

Des Usines hydro-électriques
alimentant des entreprises déclarées
d'utilité publique

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le 25 Novembre 1930, à 14 heures

PAR

Paul GALLAND

Avocat à la Cour d'Appel

Diplômé de l'Ecole libre des Sciences Politiques

Président : M. MESTRE, Professeur

<i>Suffragants</i> {	M. JACQUELIN	} <i>Professeurs</i>
	M. DEMOGUE	

LIBRAIRIE
DU

RECUEIL SIREY

(Société Anonyme)

22, rue Soufflot - PARIS (V^e)

1930

THÈSE POUR LE DOCTORAT

***La Faculté n'entend ni approuver, ni désapprouver
les opinions émises dans les thèses, ces opinions doi-
vent être considérées comme propres à leurs auteurs***

Des Usines hydro-électriques
alimentant des entreprises déclarées
d'utilité publique

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le 25 Novembre 1930, à 14 heures

PAR

Paul GALLAND

Avocat à la Cour d'Appel

Diplômé de l'Ecole libre des Sciences Politiques

Président : M. MESTRE, Professeur

<i>Suffragants</i> {	M. JACQUELIN	} <i>Professeurs</i>
	M. DEMOGUE	

LIBRAIRIE

DU

RECUEIL SIREY

(Société Anonyme)

22, rue Soufflot - PARIS (V^e)

1930



INTRODUCTION ÉCONOMIQUE

I

Les usines hydro-électriques et les chemins de fer

La situation économique actuelle née de la guerre nous fait durement sentir tous les jours l'inconvénient, pour un pays, de dépendre de ses voisins. Nous devons importer chaque année environ 20.000.000 de tonnes de charbon qui, au cours actuel, représentent plus de deux milliards de francs, et ces milliards affectent lourdement notre balance commerciale.

Or, nous possédons une richesse hydraulique de neuf millions de chevaux dont un cinquième seulement est aménagé. La mise en valeur de ces forces hydrauliques pourrait combler notre déficit en combustible.

Il est donc tout naturel de pousser les chemins de fer à l'électrification, notamment en leur concédant des chutes importantes. Mais les chemins de fer à eux seuls ne suffiraient pas à redresser la situation, car leur consommation globale de charbon (8 millions

de tonnes environ) ne représente que seize à dix-huit pour cent de la consommation française, et moins de la moitié du déficit annuel.

De plus, pour un certain nombre de lignes, l'électrification serait sans grand intérêt, et le programme de l'électrification partielle, actuellement en cours, ne réduira la consommation que de deux à trois millions de tonnes.

Par contre, certaines agglomérations consomment des quantités de charbon importantes. La région parisienne, par exemple, consomme à elle seule huit millions de tonnes, autant que tous les chemins de fer français.

Pour toutes ces agglomérations, il serait intéressant de substituer autant que possible, l'énergie électrique à l'énergie thermique.

Il résulte de là, que l'électrification des chemins de fer doit être envisagée à un point de vue très général, et que le choix des lignes à électrifier doit être guidé, non seulement par des considérations particulières et locales, mais encore par l'étude d'ensemble des transmissions d'énergie en France.

C'est dans cette vue qu'a été élaboré le programme de 1920, sous le ministère de M. Le Trocquer. Il fut décidé à ce moment d'unifier les moyens d'action et que 9.000 km. environ, soit le quart environ du réseau français qui compte 41.000 km., seraient électrifiés.

La répartition était la suivante :

P.O. : 2.544 km., soit le tiers du réseau.

P. L. M. : 3.277 km., soit le tiers du réseau.

Midi : 3.150 km., soit les trois-quarts du réseau.

Malheureusement la crise financière devait là aussi

entraver bien des efforts. Toutefois, le bilan actuel est loin d'être négligeable, puisque 1.066 km. sont actuellement en service, ce qui met la France au premier rang des pays d'Europe.

Il est juste de reconnaître que la Compagnie du Midi l'emporte de beaucoup, comme réalisation, sur les autres Compagnies. Elle a, en effet, actuellement, terminé 770 km. alors que l'Orléans ne totalise que 230 km. et l'Etat 66.

Ne voulant pas rester en aussi bon chemin, le Midi a décidé de mettre en chantier une nouvelle tranche de 1.100 km., ce programme comporte des dépenses prévues de 500 millions de francs. Le Midi, d'ailleurs, a intérêt à faire un tel effort à cause des profils accidentés de son réseau.

La C^{ie} d'Orléans a, de son côté, équipé la ligne Paris-Vierzon. Il faut que ses travaux se poursuivent jusque à Brive afin de rejoindre ses usines d'énergie de la Haute Dordogne, dont nous aurons à étudier le régime administratif au cours de cet ouvrage.

Les bienfaits de l'électrification ne se bornent pas à réaliser une économie appréciable sur la consommation et partant, l'importation du charbon. Elle permet l'accroissement de la charge des trains, par suite de la plus grande puissance des locomotives électriques, qui atteint 4.000 cv. au lieu de 2.000 à 2.500 pour celles à vapeur.

Le personnel est mieux utilisé parce que les opérations nécessaires à la mise en route sont supprimées. En outre, une équipe quelconque de mécaniciens peut conduire n'importe quelle automotrice. Le recrutement s'en trouve facilité puisqu'on demande

aux hommes un travail plus simple et moins pénible.

La vitesse sur les lignes à profil difficile ou à arrêts fréquents est considérablement améliorée.

Enfin et surtout, les puissantes stations hydro-électriques et les réseaux de transport de force construits par le Midi et par l'Orléans contribuent puissamment au développement des régions desservies.

Toutes ces raisons font de l'électrification des chemins de fer français une œuvre d'intérêt national, car, de son achèvement dépendront pour une large part la prospérité et l'indépendance économique de notre pays.

II

Les usines hydro-électriques et l'essor industriel

Il est facile de prévoir l'essor que peut donner à l'industrie régionale l'électrification des Chemins de Fer. Prenons l'exemple de la Compagnie du Midi.

C'est à sa pauvreté en charbon et à son éloignement des gros centres houillers que le Sud-Ouest a dû, en partie, sa lenteur économique. Mais le charbon n'est plus aussi indispensable qu'autrefois ; le pain nouveau de l'industrie, c'est la houille blanche.

Peu de régions, avec les Alpes, en ont en si grande abondance. L'aménagement des forces hydro-électriques du Sud-Ouest a été l'œuvre magnifique de ces dernières années. Le problème actuel dans cette région est, non pas la production, mais l'utilisation de la force.

Or, l'utilisation n'est pas toujours possible à proximité des usines productrices. La localisation des industries dépend de facteurs multiples ; pour celles qui sont dispersées ou qui peuvent surgir sur des points éloignés, il faut de vastes réseaux de distribution qui leur apportent l'énergie, et à cet égard, les chemins de fer sont d'un puissant secours. Mais l'heure est peu propice aux entreprises hydro-électriques. Le financement en devient de plus en plus coûteux. La grandeur des dépenses à engager, pour des rendements lointains, est telle que les capitaux ne s'aventureront plus sans garantie. En attendant que les pouvoirs publics aient mis au point un système approprié, il y a peu de chances que les régions mal desservies soient dotées de lignes nouvelles.

Toutefois, il ne faut pas oublier que le ministère Tardieu actuel, élabore un vaste projet d'équipement industriel national, propre à donner un regain de vie aux entreprises hydro-électriques.

C'est le privilège du Sud-Ouest de pouvoir utiliser les lignes à haute tension des chemins de fer du Midi pour le transport à grande distance de l'énergie inutilisée sur place. Cette supériorité hydro-électrique est le meilleur garant de son avenir industriel.

D'autant plus que l'exploitation rationnelle de ses richesses naturelles encore dormantes demande l'emploi de l'énergie électrique. Il suffit pour s'en convaincre, de jeter un simple coup d'œil sur les réalisations industrielles nées de la guerre et de l'après-guerre dans le Sud-Ouest. Ces réussites sont grosses d'indication.

L'électro-chimie et l'électro-métallurgie ont trouvé

dans la région pyrénéenne une terre d'élection. Leur progrès y a été prodigieusement rapide. Tout y concourait : ressources hydrauliques et ressources minéralogiques.

Des usines nouvelles se sont créées et d'anciennes se sont transformées pour produire du carbure de calcium, de la cyanamide-calcique, de l'acide azotique synthétique ou des produits correspondants, des abrasifs, de la fonte synthétique et des ferroalliages, des aciers électriques, de l'aluminium, des chlorates, du chlorure de chaux, de la soude caustique, etc... Il n'est besoin de rappeler les noms de Marignac, de Lannemezan, de Carmaux, de Mercus, d'Auzat, de Soulom, de Toulouse, etc... pour marquer les grands centres de ce jeune mouvement industriel.

Demain, il doit se développer encore, il en a toutes les possibilités. Les nombreux gisements des Pyrénées sont mal exploités en général. Des prospections incomplètes, des gestions défectueuses, des capitaux insuffisants, des difficultés d'accès ont souvent, dans le passé, arrêté les recherches. Mais on se ravise aujourd'hui : on sait tout le parti qu'on peut tirer d'exploitations mieux conduites.

Le fer est relativement abondant et d'une qualité rare dans les Pyrénées. La fonte et l'acier traités dans les fours électriques donnent une série de ferro-alliages fréquemment employés. Le manganèse est presque le monopole de la région pyrénéenne en France : le ferro-manganèse et le silico-manganèse ont des débouchés avides. Le plomb, l'argent, le zinc, l'étain, le cuivre, les pyrites, etc... se trouvent un peu partout dans le Sud-Ouest, et peuvent donner lieu aux productions les plus variées.

Les bauxites, les kaolins, les feldspaths, les marbres, les sources salées et le sel gemme, sans compter les bois, se prêtent à toute une série de transformations sous l'action du courant électrique.

En dehors de ce vaste champ qui s'ouvre à l'électrochimie et à l'électro-métallurgie dans le Sud-Ouest, il y a la gamme des industries, plus particulièrement locales ou simplement communes. Les textiles dont quelques centres sont fort actifs, les industries travaillant pour l'agriculture qui vont se multipliant, les industries de transformation, sont autant de clients naturels de l'énergie électrique.

Enfin, les agglomérations urbaines, tant pour les usages publics que pour les usages particuliers, doivent devenir des consommateurs toujours plus importants.

Le développement industriel du Sud-Ouest avait rencontré d'autres obstacles que le manque de charbon.

L'insuffisance des voies de communication avait pendant longtemps condamné ce pays à l'isolement. Il vivait replié sur lui-même, étranger aux grands courants économiques. Le perfectionnement de son réseau ferroviaire facilitera désormais toutes les interpénétrations. Ce n'est pas le moindre avantage de l'électrification de ses chemins de fer que de l'avoir placé au rang des régions favorisées.

La prédominance d'une agriculture individualiste et fermée donnait aussi trop facilement le ton à l'esprit public. Dans ce milieu, souvent égoïste et étroit, les entreprises de grande envergure ne pouvaient naître et grandir. Les audaces d'une industrie haute-

ment progressive n'étaient que des trouble-fêtes pour les esprits timorés. Mais l'agriculture, à son tour, changera, se fera plus industrielle, plus sociale, et plus productive.

Cette mentalité paresseuse, peu propice aux affaires s'en ira, elle aussi, avec les vieilles formes de vie économique. Des apports du dehors se feront, qui renouvelleront la psychologie collective. Ce seront des chefs d'entreprise et des ouvriers importés, des techniques nouvelles, des conceptions rajeunies, tout ce qui conditionne la production moderne.

Il n'y a pas de mouvement industriel sans mouvement financier à la base. L'utilisation des ressources locales signifie l'utilisation des capitaux locaux. Le Sud-Ouest économique réunira tous les éléments d'un régionalisme financier prospère, comme on l'a vu dans des circonstances semblables dans la région de Nancy, pour l'aménagement du bassin de Briey.

Ces quelques réflexions suffisent pour démontrer, une fois de plus, l'interdépendance de la production et de la circulation des richesses.

III

Les usines hydro-électriques et l'essor rural

L'électrification des chemins de fer est appelée à contribuer à la transformation agricole de certaines régions aussi fortement qu'à leur transformation industrielle. Ici encore, l'exemple des chemins de fer du

Midi et le Sud-Ouest de la France sont caractéristiques.

La région de polyculture qui va des Pyrénées au delà des plaines de la Garonne et du vignoble girondin au vignoble languedocien, appartient à un stade attardé de l'économie rurale. D'une part, c'est le pays type du dépeuplement, caractérisé par l'abandon de la terre et la dénatalité; d'autre part, c'est le triomphe de la propriété paysanne, avec ses capacités restreintes de rendement et de perfectionnement technique.

Si bien que l'avenir de l'agriculture dans cette région dépend d'une double condition : remplacement de la main-d'œuvre défaillante par les moyens mécaniques, intensification de la production agricole.

C'est donc la résurrection de nos campagnes, immobiles et figées dans le cadre étroit de leurs petits moyens, qui est en jeu. Pour ce renouveau, il faut une force neuve, qui porte en elle un monde inépuisable de possibilités économiques et morales.

Ce facteur de la renaissance rurale doit être l'énergie électrique.

Faut-il énumérer les utilisations de l'énergie électrique au village, à la ferme et aux champs?

La lumière, qui apporte la vie, est de tous ces avantages, le plus immédiatement senti. Les populations rurales apprécient autant que les populations urbaines les commodités de la lampe électrique. Bien que l'usage en soit limité à des saisons et à des heures restreintes, l'éclairage facile des habitations et de leurs dépendances, est, pour le paysan, la marque première d'un niveau de vie supérieur

Que dire des emplois domestiques de l'électricité, qui rendent plus aisés les travaux du ménage, sinon qu'ils auront pour effet d'attacher à son intérieur la femme rurale, trop souvent séduite par la ville?

Cependant, c'est avant tout l'outillage électrique de la ferme qui régénérera la condition paysanne.

Déjà commencent à se répandre les petits moteurs qui actionnent, à l'intérieur des fermes, des hachepailles, des coupe-racines, des broyeurs, des trieurs, des scies, des pompes, des pressoirs, les barattes, les écrémeuses, etc... Enfin, pour le travail des champs, les instruments d'électromotoculture, c'est-à-dire les appareils exigés par les gros travaux saisonniers, sont, techniquement du moins, aujourd'hui établis.

Ajoutons-y les petites utilisations industrielles, charrons, menuisiers, boulangers, et tous les métiers de village. Puis la résurrection possible des industries à domicile. Organisés avec discernement, ces ateliers de famille peuvent remplir les heures creuses et rendre plus lucrative la profession agricole. Travail de la laine, du bois, etc...

L'électrification rurale sera l'agent essentiel de la transformation des campagnes, passant d'un stade régressif à un stade progressif.

Cependant, dans la pratique, l'établissement des réseaux ruraux implique un ensemble de conditions préalables rigoureuses. Le problème financier domine la question. L'installation de lignes fort étendues, avec postes de transformation fréquents, exige l'investissement de gros capitaux. Or, comment les rémunérer? La distribution à travers de si vastes espaces, d'une

énergie électrique à basse consommation ne peut être, de longtemps, que déficitaire.

Il a donc fallu prévoir des concours extérieurs aux réseaux et aux campagnes. L'intervention de l'Etat, qui a le souci d'assurer à la nation une agriculture prospère, a permis la solution du problème.

L'électrification rurale a été considérée comme un service public. On a estimé que le bon équilibre de l'économie nationale nécessitait l'assistance aux campagnes infériorisées par les conditions naturelles : l'Etat a donné largement son appui financier.

Collective dans son but, l'électrification rurale sera, en outre, collective dans son organisation. Les groupements légalement constitués en assureront seuls, à l'exclusion des individualités isolées, l'établissement et auront droit à l'aide de l'Etat.

Les communes et les syndicats de communes ont droit aux prêts à long terme et à faible intérêt. Mais ils reçoivent en plus des subventions à fonds perdus. Un arrêté et une circulaire du ministre de l'agriculture en date du 5 janvier 1924, précisent que ces contributions pourront atteindre jusqu'à 30 % des dépenses prévues.

Le problème financier résolu, d'autres difficultés subsistent. Elles ont trait aux modes d'utilisation de l'énergie électrique.

Pour la grande propriété, pas d'obstacles, les amples étendues à cultiver, les grandes fermes à desservir, toutes les conditions d'un large emploi de l'électricité rurale sont données.

Il en va autrement pour les régions, comme le Sud-Ouest, où domine la propriété paysanne. Les exploi-

tations rurales, aux surfaces limitées, aux capitaux rares, à l'outillage restreint, sont malaisément préparées à utiliser d'enthousiasme l'énergie électrique.

Non seulement il faut convaincre le paysan des avantages de l'électrification rurale, mais encore de la nécessité des modes collectifs de culture qu'elle implique. C'est une impérieuse volonté d'association qui peut l'arracher à son vieil égoïsme économique et moral.

C'est ainsi que l'énergie électrique apporte aux campagnes du Sud-Ouest les éléments d'une renaissance totale. Elle sonne le glas du vieil individualisme paysan et de l'économie agricole arriérée. Elle annonce des formes nouvelles de vie rurale collective et des modes de production perfectionnés. Mais encore faut-il que de grandes lignes de transport de force sillonnent nos régions et distribuent l'énergie aux populations éparses. C'est pourquoi l'électrification des chemins de fer peut donner à l'électrification des campagnes une impulsion imprévue.

CHAPITRE PREMIER

NOTIONS GÉNÉRALES d'ORDRE TECHNIQUE et LÉGISLATIF sur les USINES HYDRO-ÉLECTRIQUES ALIMENTANT des ENTREPRISES DÉCLARÉES D'UTILITÉ PUBLIQUE

§ 1. - L'aménagement hydro-électrique des vallées montagneuses

Les trois domaines principaux de la houille blanche en France, Alpes, Massif Central et Pyrénées, ont, en raison de la diversité de leurs caractères géographiques, donné naissance, chacun, à un type particulier d'aménagement hydro-électrique.

Les Alpes semblent devoir fournir le type idéal d'aménagement des rivières de montagne: là, en effet, grâce à la richesse en eau des cours d'eau, l'aménagement est simplifié, un simple barrage suffit en général, à conduire l'eau vers la dérivation.

Dans les Pyrénées, les procédés utilisés dans les Alpes ont été plus difficiles à employer pour des rai-

sons que nous aurons l'occasion d'examiner plus en détail par la suite. Qu'il nous suffise de savoir, pour le moment, qu'un des principaux empêchements à l'emploi du type d'aménagement dit alpin est l'éparpillement des rivières et l'absence de réserves glaciaires.

Dans le Massif Central, enfin, les conditions géographiques ont imposé un régime complexe. Dans cette région, en effet, l'absence de grande pente et la pauvreté des débits ont nécessité la construction de vastes réservoirs artificiels destinés à compenser les irrégularités des débits.

Mais il ne faut pas croire que chaque méthode ait un domaine d'application strictement délimité géographiquement; dans les Alpes, par exemple, on trouve des cas nombreux de la méthode pyrénéenne et on y commence l'application de la technique des grands barrages du Massif Central. Dans les Pyrénées, on rencontre fréquemment des usines du type alpin. D'ailleurs, l'application de la technique grandiose de l'aménagement dit pyrénéen n'est possible que sur d'assez grands ensembles encore à peu près vierges d'usines, telles que les vallées d'Ossau et d'Aspe avant leur récent aménagement, car elles présentent des installations importantes, massives, à chutes élevées et dont le coût total d'établissement se chiffre souvent par centaines de millions.

Souvent, ces usines du type alpin ont pu gêner l'établissement ultérieur d'un aménagement plus complet. En effet, l'usine alpine une fois installée, évidemment dans la partie à plus forte pente de la zone de moyenne montagne, c'est-à-dire la plus économiquement aménageable, le reste du cours d'eau devenait et restait

inutilisé jusqu'au moment où les besoins de la consommation conduisaient les producteurs à équiper des chutes de plus en plus chères en prix de revient. En outre, les débits pour lesquels l'usine était équipée étaient trop souvent insuffisants, ce qui interdisait à peu près complètement toute augmentation ultérieure de la puissance fournie. En définitive, l'industriel ayant pris la fraction du cours d'eau qui convenait le mieux à ses besoins, sans s'inquiéter de ce qu'on pouvait faire du reste, il s'ensuivait que l'aménagement résultant prenait un caractère discontinu, hétérogène

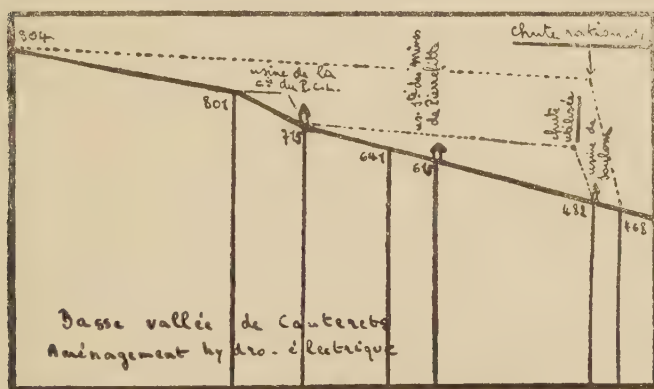


FIG. 1

et incomplet. C'est ce qui est arrivé, pour prendre un exemple bien connu, dans la région du Haut Gave de Pau. L'aménagement réalisé antérieurement à toute idée d'aménagement général de la vallée, sur le Gave de Cauterets, entre Cauterets et son confluent avec le Gave de Pau, montre comment l'installation des chutes dans les parties à plus forte pente, a empêché ensuite une utilisation intégrale du cours d'eau. Le profil en long du Gave, entre Cauterets et le con-

fluent avec le Gave de Pau, est représenté par la figure n° 1. En 1890, une Société anglaise, la Société des Mines de Pierrefitte, avait installé une usine utilisant la chute du Gave entre les cotes 641 et 615. En 1898, le chemin de fer Pierrefitte-Cauterets-Luz en crée une autre entre les cotes 801 et 715. On voit, d'après le profil, que chaque usine avait été installée où la pente était la plus forte. La Compagnie du Midi ayant besoin d'une usine en ce point, a racheté celle de la Société des Mines de Pierrefitte, mais n'a pu supprimer celle de la Compagnie de Pierrefitte-Cauterets-Luz. L'utilisation rationnelle du Gave de Cauterets aurait exigé qu'on prévît une chute brute de 436 mètres, et, en fait, l'usine de Soulom ne peut utiliser qu'une chute de 233 mètres (Fischer, l'Adour).

La vallée d'Ossau a fait l'objet de projets d'aménagement « intégral » qui sont d'ailleurs réalisés à l'heure actuelle.

Tout le monde sait que le débit d'un cours d'eau présente un régime annuel variable entre un minimum appelé étiage et un maximum appelé crue. Dans les cours d'eau alimentés par des glaciers comme le Rhône, par exemple, cet étiage se produit en hiver, parce qu'en été la fonte des neiges compense largement les disettes de pluie.

Les cours d'eau des Pyrénées, qui n'ont que de rares glaciers, offrent cette particularité d'avoir deux étiages, un en été, l'autre en hiver.

Quand une usine hydraulique est alimentée par le débit naturel d'un cours d'eau, on conçoit que ses organes principaux, canaux d'amenée, conduites forcées, etc., doivent être calculés différemment suivant

le but qu'on se propose. Si l'on désire un régime absolument constant d'un bout de l'année à l'autre, à défaut d'accumulation, l'usine devra être établie en vue d'absorber seulement le plus bas étiage connu. Si l'on admet un certain ralentissement pendant le courant de l'année, on l'établira en vue d'absorber un débit se rapprochant plus ou moins de la moyenne du débit caractéristique moyen annuel. Mais on peut améliorer la situation de l'usine à l'aide de réservoirs.

Si on dispose, par exemple, dans la partie haute de la vallée d'un cours d'eau, d'un réservoir suffisamment grand pour emmagasiner une fraction notable du débit total annuel du cours d'eau, en retenant une partie des eaux des crues pour les lâcher pendant les périodes de basses eaux, on pourra arriver à rendre le débit sensiblement constant et souvent égal au débit caractéristique moyen. L'usine établie en vue de ce débit aura le grand avantage de fonctionner à régime constant.

De plus, cet avantage s'étendra à toutes les usines établies sur le cours d'eau au-dessous du réservoir accumulateur.

Pour l'installation de pareils réservoirs, on barrera les vallées à l'aide de digues plus ou moins élevées, constructions importantes et coûteuses, dont on cherche à diminuer les frais, en tâchant d'installer autant que possible ces réservoirs à l'emplacement des lacs préexistants, dont il suffit de relever le niveau et d'augmenter ensuite la capacité à l'aide de digues peu élevées.

Un bon exemple d'usines de ce genre est fourni par celle d'Eget, qui utilise les débits de la Neste de Cou-

plan, et d'un de ses affluents les plus importants, régularisés par les réservoirs importants d'Oredon et de l'Oule, et par celle de Saint-Lary, appartenant à la Penarroya, qui suit immédiatement l'usine d'Eget.

En règle générale, la production d'énergie d'une usine quelconque, si elle doit être autant que possible uniforme d'un bout de l'année à l'autre, n'est pas constante pendant les vingt-quatre heures d'une journée quelconque. Il y a ce qu'on appelle les heures creuses (en général heures de nuit) pendant lesquelles la demande d'énergie est sensiblement moindre que pendant le reste de la journée, sauf pour les usines électro-chimiques fonctionnant d'une manière continue. Les canaux d'amenée et les conduites forcées doivent naturellement être établis pour le maximum de la demande journalière d'énergie et le débit du cours d'eau doit correspondre évidemment à la demande journalière maximum.

Cependant, par l'établissement de réservoirs journaliers, en général distincts des réservoirs annuels, avec un débit moyen journalier très inférieur à celui correspondant à la demande maximum qu'on appelle la pointe, il est possible de satisfaire sans difficulté à la demande de l'usine. Il suffit d'emmagasiner pendant les heures creuses toute l'eau qui n'est pas nécessaire pour les besoins de l'usine et de la rendre au moment de la pointe journalière. On voit ainsi comment, par l'adjonction de réservoirs annuels, d'une part, et de réservoirs journaliers d'autre part, on peut corriger la nature et transformer un cours d'eau naturel à débit essentiellement variable, de manière à en obtenir, d'une part, un débit beaucoup plus régu-

lier pendant le cours de l'année, s'écartant peu du débit moyen, et, d'autre part, dans le cours d'une même journée des débits variables adaptés aux besoins de la consommation.

Il y a vingt ou trente ans, à l'âge d'or de la houille blanche, quand un industriel désirait établir une usine hydro-électrique, il prenait un cours à débit d'étiage aussi élevé que possible, choisissant dans cette vallée, de préférence, l'emplacement d'un ressaut, c'est-à-dire un point où la pente moyenne du cours d'eau présentait un maximum. Il avait ainsi, pour le maximum de chute, le minimum de longueur de canal d'amenée et, par suite, le minimum de frais. C'était l'époque où l'on parlait des prix si bas de 3 à 500 francs par cheval installé pour des usines, et ces chevaux étaient à peu près constants pendant tout le cours de l'année; de réservoirs, il n'en était guère question, ils étaient trop chers, et, d'ailleurs, en installant l'usine à bas prix pour un débit qui était presque celui de l'étiage, il n'était nullement nécessaire de compliquer l'affaire par l'étude de réservoirs même journaliers.

Une pareille manière de procéder présentait les inconvénients les plus graves, dont le moindre était de rendre pratiquement impossible l'installation dans la même vallée d'autres usines qui, produisant forcément l'énergie à un prix de revient beaucoup plus élevé, étaient moins rémunératrices.

La loi de 1919 a mis fin à cet état de choses en soumettant la captation de l'énergie des chutes d'eau au contrôle étroit de l'Administration et en obligeant les industriels à aménager rationnellement les ressources hydrauliques du pays. Mais, comme nous le verrons

par la suite, avant même la mise en application de la loi, la Compagnie des Chemins de fer du Midi avait présenté un projet d'aménagement des plus remarquables (1).

§ 2. - Les usines hydro-électriques et le législateur

On comprend donc par cet exposé l'importance des usines hydroélectriques dans l'économie nationale, et la nécessité pour le législateur de ne pas les ignorer et de les soumettre à un régime adapté à leur situation particulière. La loi du 16 octobre 1919 qui décide que nul ne peut disposer de l'énergie des marées, des lacs et des cours d'eau, quel que soit leur classement, sans une concession ou une autorisation de l'Etat, établit un régime bien précis concernant la production de l'énergie électrique, et sur lequel on est, quant à présent, bien renseigné.

Après avoir élaboré un certain nombre de règles et de principes fort nets, le législateur a inséré un petit article, l'article 29, gros de conséquences, par lequel il décide que « les usines ayant une existence légale, ainsi que celles qui font partie intégrante d'entreprises déclarées d'utilité publique, et pour lesquelles un règlement spécial sera arrêté par un décret rendu en

(1) Godard, Ing. en ch. P. et C.; *Sud-Ouest Economique*, 1928.

Conseil d'Etat, ne sont pas soumises aux dispositions des titres I et V de la présente loi » (1).

Le législateur a donc entendu écarter des dispositions générales de la loi du 16 octobre 1919, sans doute à raison de leur importance qui ne lui a pas échappé, les usines qui font partie intégrante d'entreprises déclarées d'utilité publique; voulant néanmoins les soumettre à un régime particulier, il a décidé que pour elles un « *règlement spécial* » serait arrêté par un décret rendu en Conseil d'Etat.

Faut-il interpréter ces termes en ce sens qu'un règlement d'administration publique doit être rendu à l'effet de fixer la situation de cette catégorie d'usines? C'est l'interprétation que donne M. L'Huillier dans son livre « Législation des Forces Hydrauliques », car, constatant que ce décret n'est pas encore intervenu, il dit à la page 220 de son ouvrage « Le règlement d'administration publique prévu par l'article 29 en ce qui concerne ces chutes n'a pas encore été rendu ». En tout cas, ce règlement n'a pas été rendu.

Il est, croyons-nous, préférable d'interpréter cet article 29 en ce sens qu'un règlement spécial doit être rendu par décret en Conseil d'Etat pour chacune des usines considérées. Nous verrons, par la suite, que

(1) Concernant ces derniers mots, une remarque de forme s'impose, il faut lire : aux dispositions des titres I à V de la présente loi, autrement on ne comprendrait pas pourquoi il est dit dans la dernière phrase de cet article que « les usines qui font partie intégrante d'entreprises déclarées d'utilité publique pourront bénéficier des dispositions des articles 4 et 6 ». Or, ces deux articles se trouvant insérés dans le titre II de la loi, il aurait été inutile de faire cette observation si le titre II avait dû s'appliquer, et que seuls les titres I et V étaient écartés. Il faut donc lire, et c'est logique, « aux dispositions des titres I à V de la présente loi ».

c'est cette interprétation qui a prévalu devant l'Administration, et en somme c'est logique. En effet, pour les usines faisant partie intégrante d'entreprises déclarées d'utilité publique, il s'agit d'une « série d'entreprises, telles que les entreprises de transports en commun, d'adduction d'eau dans une commune, qui bénéficient de l'utilité publique moyennant une procédure spéciale qui règle à la fois la construction des ouvrages et les modalités de l'exploitation. Il est clair, que dans une semblable hypothèse, l'application de la loi nouvelle eût créé une dualité de procédure inutile, eu égard à la législation particulière à l'espèce et non abrogée » (Remaury, la Houille Blanche, p. 94).

Voilà pourquoi il était nécessaire de soustraire ces sortes d'entreprises à la loi du 16 octobre 1919, pour permettre à l'Administration de leur appliquer un régime conciliable avec celui de l'entreprise dont elles ne sont que l'accessoire. Ces entreprises pouvant revêtir des types très variés, si l'on avait procédé par voie générale on aurait risqué de faire œuvre mauvaise, c'est pourquoi le Législateur a préféré les soumettre à un régime arrêté par un règlement spécial. Ce règlement spécial devra intervenir chaque fois qu'il s'agira d'aménager une chute rentrant dans la catégorie visée par l'article 29, c'est-à-dire faisant partie intégrante d'entreprises déclarées d'utilité publique.

Nous avons donc à examiner la manière dont en fait, l'Administration s'est comportée et quelles conditions elle a exigées. Après quoi, il nous sera possible en rapprochant ces diverses solutions pratiques de poser quelques principes théoriques et généraux pour définir les éléments essentiels qui se trouvent dans chacun de ces règlements spéciaux.

Comme ces usines hydroélectriques qui font partie intégrante d'entreprises déclarées d'utilité publique et qui ne sont pas soumises aux prescriptions de la loi du 16 octobre 1919, alimentent surtout, soit:

1° Des chemins de fer d'intérêt général;

2° Des chemins de fer d'intérêt local;

3° Des tramways;

4° Des industries d'état déclarées d'utilité publique, le plan de notre étude juridique s'en trouve tout tracé par cela même. Nous aurons donc à prendre un ou plusieurs exemples types, répondant à chacun de ces cas particuliers, à examiner les conditions dans lesquelles ces entreprises types ont été créées, dans quel but, leur constitution technique même car elle est souvent la source de la constitution juridique qui leur a été imposée. Celle-ci, en définitive, tient compte des difficultés qu'il a fallu et qu'il faudra vaincre pour réaliser l'intérêt général, qui est ce à quoi répondent les entreprises hydroélectriques.

CHAPITRE II

LES USINES HYDRO-ÉLECTRIQUES DE TRACTION DE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI AVANT LA LOI DU 16 OCTOBRE 1919

1° Usine de Soulom

a) CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES ET TECHNIQUES

Lorsque la Compagnie du Midi accepta en 1907 la concession des chemins de fer transpyrénéens, elle décida d'électrifier une partie de son réseau. La première usine, établie en vue de ce programme, fut celle de Soulom, usine à deux chutes, dont la puissance d'armement est de 21.000 chevaux, utilisant à la fois le Gave de Cauterets et le Gave de Pau.

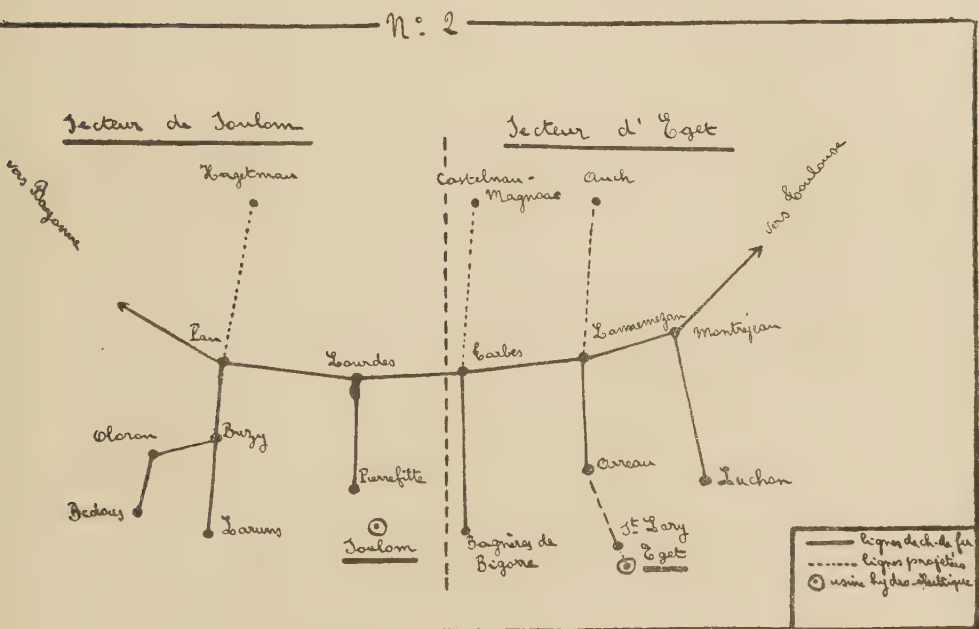
La traction électrique s'imposait en effet à la Compagnie pour ces nouvelles lignes transpyrénéennes, faisant l'objet de la convention du 20 juin 1907 qui lui concédait les chemins de fer d'Aix-les-Thermes à Puycerda, de Saint-Girons à Salan, et de Bedous à

Aranones, comportant des rampes de 43 mm. et des courbes de 200 mètres de rayon.

En 1908, l'application d'un principe nouveau fut faite, lors de la concession des lignes à construire dans les Pyrénées Centrales, Lourdes à Pierrefitte, Pau à Bedous, Busy à Laruns, et Tarbes à Pau.

L'Etat qui devait alors créer une usine hydroélectrique pour la fourniture du courant à la ligne de Pau à Hagetmau ne put acquérir à un prix modéré une chute à proximité de la ligne. La Compagnie du Midi lui proposa une combinaison qui lui semblait profitable à tous. L'usine projetée d'Eget (cf. p. 30) pouvait d'après les calculs des ingénieurs du Midi fournir une force double de celle qui avait été prévue. D'autre part, les lignes de transport de force devant suivre les voies ferrées en service de la Compagnie, il paraissait naturel que celles-ci fussent électrifiées et s'alimentassent aux feeders voisins. La construction d'une seconde usine à Soulom, d'une puissance analogue à celle d'Eget, permettrait, affirmait la Compagnie, d'électrifier la ligne de Pau à Montrejeau et embranchements dirigés vers le Sud. Cette électrification réduirait les dépenses d'exploitation et faciliterait le trafic, considérablement gêné par les déclivités ardues. Le Ministre des Travaux Publics partagea la manière de voir de la Compagnie du Midi et la convention du 4 juillet 1908 mit à la charge de l'Etat les 4/5^e de la dépense des travaux de l'Usine d'Eget et la part des dépenses de l'usine de Soulom correspondant à l'augmentation de ses installations nécessitées par l'électrification de la ligne de Pau à Hagetmau. Pour ces deux usines, la Compagnie a entièrement à sa charge l'équipement électrique et la machinerie.

L'usine de Soulom venait d'être terminée lorsque la guerre a éclaté. Elle reçoit les eaux de deux rivières; le Gave de Pau et le Gave de Cauterets, sous 109 et 239 mètres de chute. Le débit considérable de ces cours d'eau (Gave de Pau, 4.700 litres minimum, 10 m. c. moyenne, 30 m. c. maximum; Gave de Cauterets,



1.800 litres, 3 m. c. et 125 m. c.) assure à la station une puissance régulière de plus de 10.000 cv. Des bassins de mise en charge peuvent d'ailleurs l'élever à 18.000 cv. pendant un court laps de temps. A cet effet, il a été créé sur le canal d'amenée des eaux du Gave de Cauterets, une réserve de 22.000 m. c. Le canal d'amenée du Gave de Cauterets mesure 3 km., celui du Gave de Pau atteint 6.300 mètres et 2 mètres

de largeur en tunnel. Trois conduites forcées de 530 mètres de longueur pour les eaux du Gave de Cauterets et de 330 mètres de longueur pour celles du Gave de Pau, précipitent leurs eaux sur les turbines.

b) CONTENU DES TEXTES ADMINISTRATIFS

Une loi du 17 juillet 1908 a approuvé la convention du 4 juillet 1908 intervenue entre le Ministre des Travaux Publics et la Compagnie du Midi.

Cette convention est commune aux deux usines d'Eget et Soulom.

Elle concède à la Compagnie du Midi quelques lignes de chemins de fer à titre définitif pour lesquelles l'énergie électrique obligatoirement employée sera fournie par l'usine d'Eget, nous la retrouverons plus loin, et quelques lignes à titre éventuel pour lesquelles l'énergie électrique sera fournie par l'usine de Soulom.

La convention précise que pour toutes les lignes nouvelles la traction sera faite par l'électricité; la Compagnie établira une chute et une usine (il s'agit de Soulom) pour alimenter les lignes de Lourdes à Pierrefitte, de Pau à Bedous, de Buzy à Laruns et la section de Tarbes à Pau de la ligne de Toulouse à Bayonne (voir carte n° 2) sur lesquelles la traction électrique sera substituée à la traction par la vapeur.

La convention prévoit les parts réciproques de l'Etat et de la Compagnie dans les dépenses des installations hydroélectriques. La Compagnie doit supporter les dépenses des ouvrages nécessaires pour la création de la force motrice hydraulique et des bâtiments de l'usine devant alimenter ces lignes, c'est-à-

dire de l'usine de Soulom, sauf une certaine déduction à la charge de l'Etat.

En fin de concession ou en cas de rachat, la Compagnie devra remettre à l'Etat, outre les immeubles et objets immobiliers prévus à l'article 36 du Cahier des Charges du 1^{er} août 1857, les appareils et installations établis en vue de la production et du transport de l'énergie électrique destinée à l'exploitation des lignes de chemins de fer, et notamment les réservoirs, barrages, prises d'eau, canaux d'amenée, conduites forcées, moteurs hydrauliques, machines et appareils électriques, etc.

En exécution de cette loi du 17 juillet 1908, un décret rendu en Conseil d'Etat en date du 8 juin 1910, a déclaré d'utilité publique les travaux à exécuter à Soulom en vue de la production de l'énergie électrique nécessaire aux lignes envisagées ci-dessus. Ce décret réglemente aussi les prises d'eau sur le Gave de Pau et sur le Gave de Cauterets, en tenant compte des besoins domestiques et d'irrigation.

Enfin ce décret décide qu'au cas où l'exploitation des lignes du chemin de fer du Midi n'absorberait pas toute l'énergie électrique produite par l'usine de Soulom, la Compagnie pourrait être autorisée par l'administration à vendre à des tiers tout ou partie des excédents disponibles de cette énergie.

Avant de faire le commentaire de ces différents textes pour examiner si l'usine de Soulom fait partie intégrante ou non de la concession du chemin de fer du Midi, étudions aussi la consistance de l'usine d'Eget, car ces deux usines ont plus d'un point commun, et il y a intérêt à n'en pas séparer les études.

2° Usine d'Eget

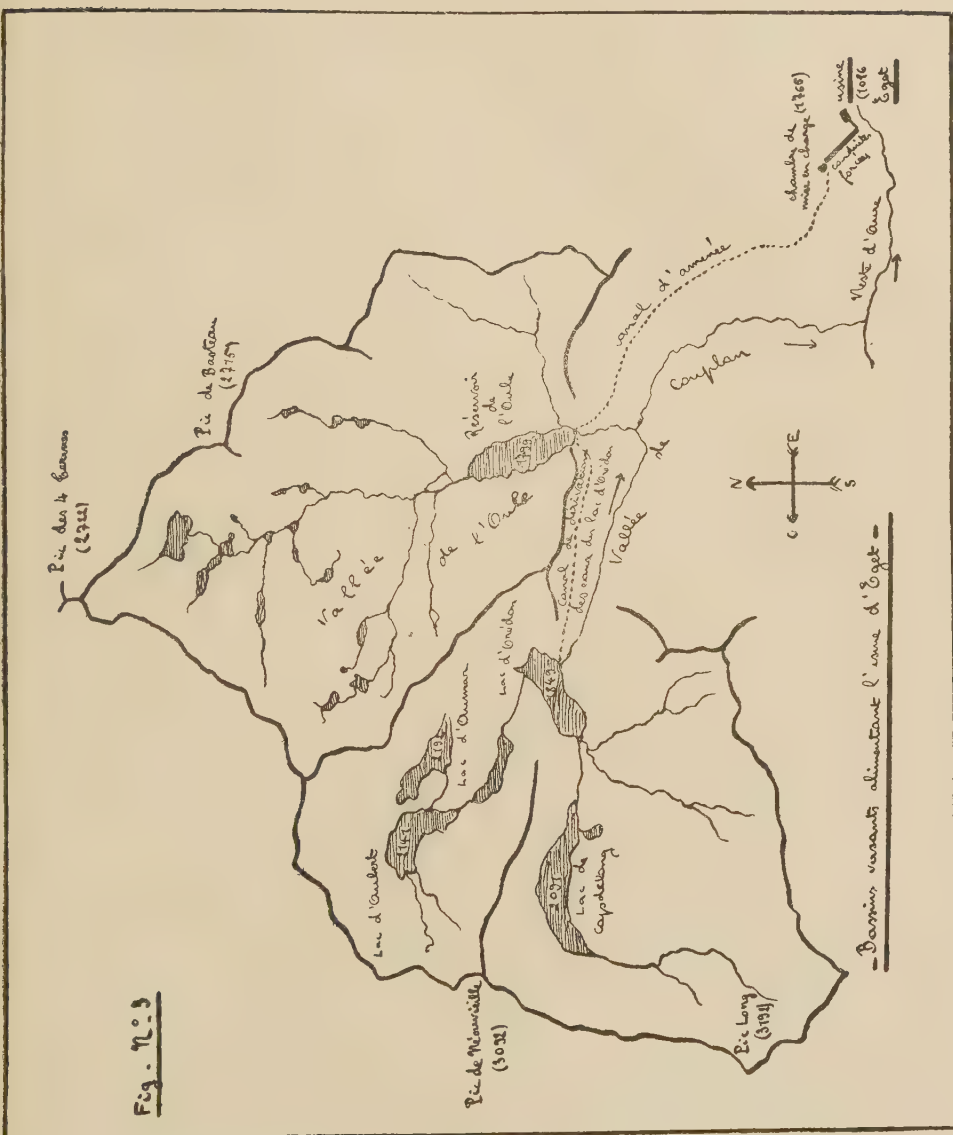
a) CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES ET TECHNIQUES

L'usine d'Eget, dont l'établissement a été prévu par la convention mentionnée plus haut du 4 juillet 1908, approuvée par la loi du 17 juillet suivant, est destinée à fournir l'énergie électrique nécessaire à l'exploitation des lignes projetées de Auch à Lannemezan, Arreau à Saint-Lary, et Castelnau-Magnoac à Tarbes, ainsi que les lignes en service de la région (voir carte n° 2), c'est-à-dire Tarbes-Bagnères-de-Bigorre, Lannemezan-Arreau, Montréjeau-Luchon, et la section Tarbes-Montréjeau de la ligne Bayonne-Toulouse.

Les travaux de construction de cette usine, suspendus au moment de la guerre, furent repris en 1917 pour les besoins de la défense nationale. Ils sont terminés depuis 1926. La puissance d'armement est de 35.000 cv.

Cette usine est établie dans la haute vallée de la Neste d'Aure, qui a son débouché aval à Arreau, dans les Hautes-Pyrénées. Ainsi que nous allons le montrer, elle a pu être établie dans des conditions avantageuses grâce à des travaux exécutés bien avant qu'elle fût même projetée.

En vue de la régularisation de la Neste, affluent de la Garonne, régularisation qui était nécessaire pour l'alimentation d'un canal qui commence à Sarancolin sur la Neste, et qui est destiné à alimenter en eau toute



la région située sur la rive gauche de la Garonne, entre Montréjeau et Agen, l'Etat avait, en effet, antérieurement aux études de l'usine d'Eget, aménagé quatre lacs représentant une capacité totale utilisable de 19.500.000 mètres cubes. Il était donc tout naturel de penser à utiliser ce cours d'eau régularisé pour l'établissement d'une usine, mais il fallait en même temps ne pas gêner l'alimentation du canal de la Neste. Il a donc été posé en principe que le fonctionnement de ce réservoir serait réglé uniquement par les nécessités de l'alimentation du canal de dérivation et non par les besoins de l'usine d'Eget. Pour obvier aux inconvénients pouvant résulter de la non concordance des manœuvres effectuées avec les besoins de l'usine, l'Etat a construit, dans une vallée voisine, un réservoir 6.500.000 mètres cubes, dit réservoir de l'Oule, obtenu par un barrage de 166 mètres de longueur et de 30 mètres de hauteur, en travers de la vallée à l'aval d'un bassin versant de 30 km² et destiné à fournir à l'usine les appoints d'eau nécessaires.

Le fonctionnement est le suivant :

Si l'on se reporte à la figure n° 3, on verra qu'un canal de dérivation de 3 km 1/2 environ de longueur, partant de l'aval du lac d'Oredon qui est la clé de l'alimentation de la Neste, conduit les eaux sortant des appareils de distribution de ce lac immédiatement à l'aval du barrage qui forme le lac de l'Oule.

De ce réservoir lui-même, constitué sur l'emplacement d'un ancien marais, par une digue en maçonnerie de 30 mètres de hauteur maximum, part un canal d'amenée dans lequel se jette le premier canal de dérivation dont nous venons de parler et qui, après un

parcours de 5.500 mètres environ, aboutit à une chambre de mise en charge sur la rive gauche de la Neste d'Aure.

Dans cette chambre de mise en charge est l'origine des conduites forcées qui descendent sur l'usine, en réalisant ainsi une chute brute de 750 mètres de hauteur.

Par le jeu combiné des réservoirs commandés par le lac d'Orédon et celui du réservoir de l'Oule, dans la saison d'été où l'on a à fournir la plus grande quantité d'énergie pour la marche des trains, on obtient un débit supérieur à 2 m. 3/s. et en hiver au moins 1.700 litres par seconde, ce qui donne une puissance continue d'au moins 15.000 poncelets en été et 12.000 en hiver. L'équipement de l'usine est prévu pour fournir une puissance totale de 35.000 cv.

b) CONTENU DES TEXTES ADMINISTRATIFS

La loi du 17 juillet 1908, dont nous avons déjà parlé, et qui déclare d'utilité publique l'établissement de quelques lignes de chemin de fer d'intérêt général (Auch à Lannemezan, Castelnau-Magnoac à Tarbes, et Arreau à Saint-Lary; v. carte n° 2) déclare aussi dans le deuxième paragraphe de son article premier, d'utilité publique l'établissement d'un barrage-réservoir dans la vallée de l'Oule, d'une usine hydro-électrique et des installations nécessaires.

Cette même loi approuve la convention du 4 juillet 1908, intervenue avec la Compagnie du Midi, et dont nous venons de faire l'examen en ce qui concerne l'usine de Soulom. Nous allons la reprendre en ce qui concerne l'usine d'Eget.

Il est concédé à titre définitif (il faut entendre ces mots en opposition avec ceux « à titre éventuel » et non pas dans le sens « à durée illimitée ») les trois lignes mentionnées ci-dessus. Cette concession est faite aux clauses et conditions générales des chemins de fer, mais il est spécifié que la traction sera faite par l'électricité.

L'énergie nécessaire pour les lignes concédées à titre définitif, dit la loi, sera fournie par une chute d'eau aménagée dans la vallée de la Neste et actionnant une usine unique qui alimentera, en outre, les lignes en exploitation de Montréjeau à Luchon, de Lannemazan à Arreau, de Tarbes à Bagnères-de-Bigorre et la section de Montréjeau à Tarbes (cf. carte n° 2) de la ligne de Toulouse à Bayonne, sur lesquelles la traction électrique sera substituée à la traction à vapeur.

La Compagnie doit contribuer, pour une certaine part, aux dépenses des ouvrages nécessaires pour la création de la force motrice hydraulique (réservoir, barrage, prises d'eau, etc.) et des bâtiments de l'usine qui alimentera les lignes.

L'Etat sera tenu d'exécuter lui-même les réservoirs, barrages, prises d'eau, canal d'amenée nécessaires pour la création de la force motrice hydraulique, et les remettra comme dépendances du chemin de fer à la Compagnie. Il y a ici assimilation avec les travaux d'infrastructure qui sont exécutés au compte de l'Etat.

La Compagnie exécutera tous les autres travaux.

La Compagnie est tenue pour l'étude et l'exécution des projets, ainsi que pour l'exploitation des lignes par l'électricité, de se conformer à toutes les formalités et conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les installations électriques.

En fin de concession ou en cas de rachat, la Compagnie sera tenue de remettre à l'Etat, outre les immeubles et objets immobiliers mentionnés à l'article 36 du Cahier des Charges du 1^{er} août 1857, les appareils et installations établis en vue de la production et du transport de l'énergie électrique destinée à l'exploitation des lignes de chemin de fer et notamment les réservoirs, barrages, prises d'eau, canaux d'amenée, conduites forcées, moteurs hydrauliques, etc.

Au cas où, l'exploitation des lignes concédées n'absorbant pas toute l'énergie électrique produite par l'usine, la Compagnie serait autorisée par l'Administration à vendre à des tiers tout ou partie des excédents disponibles de cette énergie, le coût des travaux à exécuter en vue de ces fournitures d'énergie serait supporté par les tiers intéressés.

Cette loi du 17 juillet 1908 avait déclaré d'utilité publique l'établissement d'un barrage-réservoir dans la vallée de l'Oule; un décret rendu en Conseil d'Etat à la date du 1^{er} juin 1918, a, à son tour, déclaré d'utilité publique, comme extension de la ligne hydro-électrique d'Eget, les travaux à exécuter en vue de l'utilisation des eaux du lac d'Orédon pour l'augmentation de la puissance de ladite usine.

3^o Nature juridique des usines de Soulom et d'Eget

Les usines hydro-électriques de Soulom et d'Eget font-elles partie intégrante de la concession du Chemin de fer du Midi ?

A notre avis, une réponse affirmative s'impose.

En effet, à la date du 4 juillet 1908, une convention intervint entre l'Etat et la Compagnie des Chemins de fer du Midi pour régler la condition des deux usines alors à établir de Soulom et d'Eget. De l'esprit même de cette convention, il résulte que les chemins de fer et les usines hydro-électriques sont intimement unis les uns aux autres. La convention concède en ses articles 2 et 3 des lignes de chemins de fer dans les conditions habituelles, mais spécifie que la traction sera faite obligatoirement par l'électricité, et que cette énergie électrique sera fournie par les chutes et usines qu'elle concède d'autre part dans la même convention (art. 5). Il est donc manifeste que ces usines concédées à la Compagnie du Midi et pour l'électrification de ses chemins de fer, font partie intégrante de la concession du chemin de fer.

En ce qui concerne le sort de ces ouvrages hydro-électriques en fin de concession, point sur lequel le cahier des charges du chemin de fer, rédigé de nombreuses années avant qu'on ne se préoccupât des relations entre les chemins de fer et l'électricité, est muet, il est réglé par la convention du 4 juillet 1908. Celle-ci spécifie formellement qu'en fin de concession ou en cas de rachat, la Compagnie sera tenue de remettre à l'Etat les appareils et les installations de toute nature établis en vue de la production et du transport de l'énergie électrique destinée à l'exploitation des lignes de chemins de fer, et notamment les réservoirs, barrages, prises d'eau, canaux d'amenée, conduites forcées, moteurs hydrauliques, machines et appareils électriques fixes de tous genres, feeders, etc.

Il ressort nettement de cette énumération que l'usine hydro-électrique en fin de concession, devra être remise à l'Etat ainsi que les immeubles et objets immobiliers mentionnés à l'article 36 du Cahier des Charges du chemin de fer du 1^{er} août 1857.

Ces deux concessions, celle des chemins de fer et celle de l'usine hydro-électrique devront d'ailleurs prendre fin en même temps, et les réservoirs, barrages, prises d'eau, canal d'amenée nécessaires pour la création de la force motrice hydraulique, exécutés par l'Etat pour la Compagnie, sont considérés comme des « dépendances » du chemin de fer. Il est remarquable que ce mot de « dépendance » n'englobe pas l'usine hydro-électrique; celle-ci ne peut pas être considérée comme une dépendance du chemin de fer, à l'instar des réservoirs, barrages, etc., qui, sans faire partie intégrante de la voie ferrée elle-même, en constituent l'accessoire nécessaire.

Néanmoins l'usine génératrice de force fait bien partie de la concession et doit être remise à l'Etat, cela résulte de l'énumération de l'article 8 de la convention du 4 juillet 1908 (1).

En outre, la convention sus-mentionnée impose au concessionnaire l'obligation de créer les usines génératrices; c'est encore là, aux termes de la jurisprudence du Conseil d'Etat, un critérium auquel on peut

(1) En fin de concession,.. la Compagnie sera tenue de remettre à l'Etat en bon état d'entretien, outre les immeubles et objets immobiliers, mentionnés à l'article 36 du Cahier des Charges du 1^{er} août 1857, les appareils et installations de toute nature établis en vue de la production de l'énergie électrique... (art. 8, convention du 4 juillet 1908).

dire qu'une usine fait partie d'une concession (Cons. d'Etat, 7 février 1913; Rec., p. 177) (1).

Enfin, il résulte du titre même de la loi du 17 juillet 1908 qui est venue approuver la convention dont nous venons de parler, que les usines électriques d'Eget et Soulom font bien partie intégrante de la concession du chemin de fer; cette loi est, en effet, intitulée: « Loi déclarant d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement d'une usine hydro-électrique pour l'exploitation de divers chemins de fer, et approuvant une convention avec la Compagnie des Chemins de fer du Midi ».

En ce qui concerne donc ces deux usines de Soulom et d'Eget, de la Compagnie du Midi, construites toutes deux avant la loi du 16 octobre 1919, on peut dire qu'elles sont incorporées à la concession du chemin de fer avec laquelle leur concession propre prendra fin. Cette constatation résulte de l'analyse des textes que nous venons d'examiner et de l'article 29 de la loi du 16 octobre 1919 elle-même, qui décide que les usines hydro-électriques faisant partie intégrante d'entreprises déclarées d'utilité publique ne sont pas soumises à ses dispositions.

Les usines d'Eget et Soulom ne sont donc soumises qu'aux dispositions des textes qui intervinrent pour les réglementer, c'est-à-dire la loi du 17 juillet 1908 approuvant la convention du 4 juillet 1908 et les différents décrets et arrêtés réglementaires qui furent rendus.

(1) L'usine électrique est propriété privée de la Compagnie des Tramways « attendu qu'aucune disposition du Cahier des Charges n'impose au concessionnaire l'obligation de créer une usine génératrice ».

Par *a contrario*, l'obligation de créer une usine génératrice fait rentrer cette dernière dans la concession.

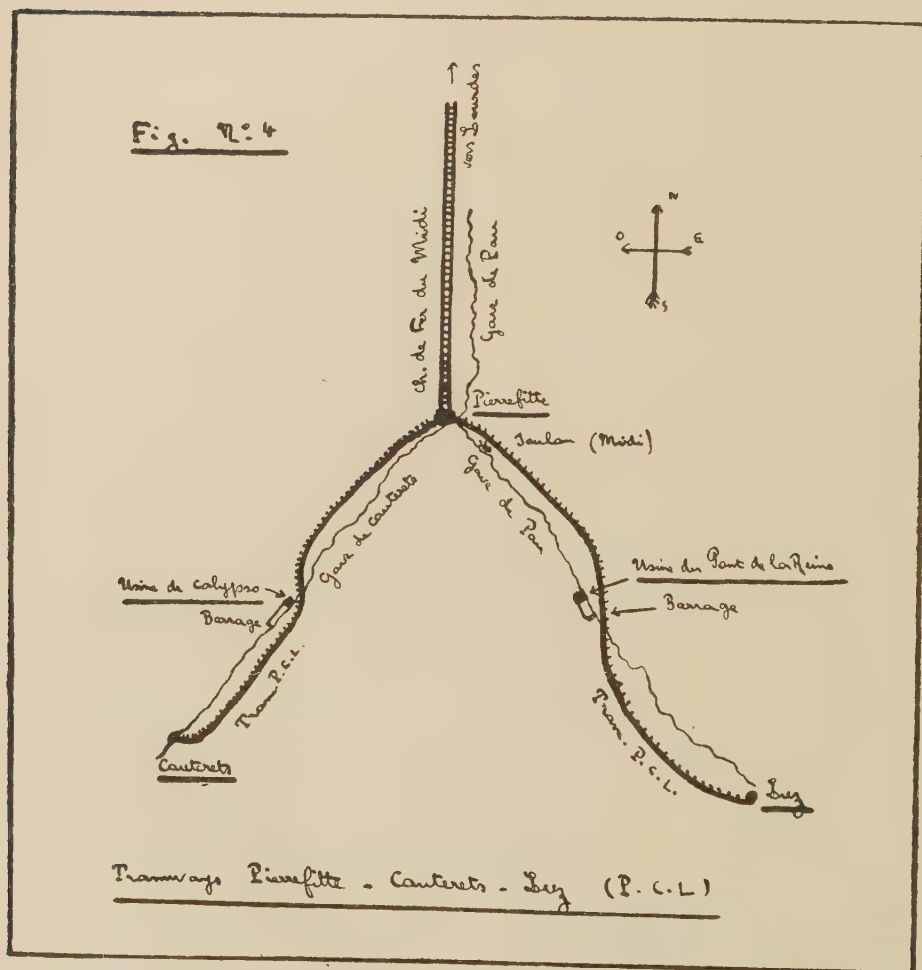
CHAPITRE III

LES USINES HYDRO-ÉLECTRIQUES D'UN CHEMIN DE FER D'INTÉRÊT LOCAL CONCÉDÉ AVANT LA LOI DU 16 OCTOBRE 1919 ANALYSE TIRÉE DE L'ÉTUDE DU CHEMIN DE FER DE PIERREFITTE-CAUTERETS-LUZ

Nous venons d'examiner un cas dans lequel des usines font, sans contredit possible, partie d'une concession qui elle-même est partie intégrante d'une entreprise déclarée d'utilité publique, en l'espèce un chemin de fer d'intérêt général. Nous avons dégagé les principaux caractères de ces usines, dont on peut dire qu'en somme elles sont la propriété de l'Etat, puisqu'en fin de concession elles devront lui être remises « en bon état d'entretien » (cf. la convention).

Voici maintenant un exemple, pris non pas sur une usine concédée, mais sur une chute autorisée avant la loi de 1919. L'étude que nous allons en faire est intéressante à plus d'un point de vue, et va nous amener à étudier la nature du droit de propriété de l'usiner sur une chute aménagée et autorisée.

Auparavant, nous allons expliquer les conditions dans lesquelles fonctionnent les usines que nous avons à envisager.



Il s'agit de la Compagnie des Chemins de fer à traction électrique Pierrefitte-Cauterets (P. C. L.).

Cette Compagnie a été constituée en 1895, aux fins

de construire et exploiter les chemins de fer de Pierrefitte à Cauterets et à Luz-Saint-Sauveur (Hautes-Pyrénées). La longueur du réseau ferré est de 26 km. 800.

La Compagnie P. C. L. a équipé deux usines hydro-électriques pour la production de l'énergie qui lui était nécessaire.

La première date de 1898 et a été édifiée au lieu dit Limaçon à mi-chemin entre Pierrefitte et Cauterets (voir carte n° 4). Le canal d'amenée emprunte les eaux du Gave de Cauterets et les conduit, après un parcours de 950 mètres, dont 720 à ciel ouvert, à la chambre de mise en charge, d'où elles sont précipitées, sous 65 mètres de hauteur de chute, sur les turbines. La puissance aménagée atteint 1.200 c. v.

La seconde usine a été bâtie en 1903 au Pont de la Reine sur la route de Pierrefitte à Luz. Elle capte les eaux du Gave de Pau. Le canal d'amenée a 682 mètres, dont 540 mètres en souterrain et la conduite forcée se compose de 3 tuyaux de 1 m. 20 de diamètre. La hauteur de chute ne dépasse pas 16 m. 80 mais le débit à l'étiage atteint 5 m. 3.

Cette seconde usine ne nous retiendra pas plus longtemps, car son régime juridique n'offre rien de particulier; elle est, en effet, propriété privée de la Compagnie P. C. L. ayant été construite sur des terrains, propriétés particulières de la Société, et, n'ayant nullement été prévue par le cahier des charges des trains P. C. L.

Il n'en est pas de même en ce qui concerne la première usine, dite de « Calypso ».

Pour celle-ci, la question s'est posée de savoir si

elle était la propriété de la Compagnie P. C. L. ou celle de l'autorité concédente ?

Rappelons, en débutant, que les lignes concédées par le département des Hautes-Pyrénées à la Compagnie du Chemin de fer d'intérêt local P. C. L. ont été déclarées d'utilité publique par la loi du 24 juillet 1895, et la convention annexée à cette loi indique que l'exploitation sera à traction électrique.

D'autre part, le dernier paragraphe de l'article premier du Cahier des Charges porte « la traction aura lieu au moyen de moteurs électriques empruntant leurs forces à des installations hydrauliques alimentées par les eaux des Gaves ».

En conformité de ces indications, la Société du P. C. L. fit construire, sur le Gave de Cauterets, une prise d'eau qui a été réglementée par un arrêté du 17 juillet 1896. Elle sert à actionner une usine hydro-électrique qui existe sur la rive droite du Gave au lieu dit « Calypso ». Cette usine fournit l'énergie électrique destinée à assurer le fonctionnement des lignes concédées, mais il convient de remarquer que le projet d'exécution n'a jamais été présenté à l'approbation de M. le Préfet du département.

Examinons ce que dit le Cahier des Charges au sujet de l'usine hydro-électrique. Il nous faut reconnaître que l'article 35, traitant du retour de l'exploitation au département, ne mentionne pas, explicitement, les usines électriques comme devant revenir à l'autorité concédante, alors que remises, maisons de gardes et autres immeubles y sont nettement spécifiés. Toutefois, il est dit « le département sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur le chemin de fer et

ses dépendances. Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine... Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances...

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département se réserve le droit de les reprendre... à dire d'experts... Il en sera de même du matériel de l'usine électrique ».

La raison d'hésiter à faire entrer l'usine hydroélectrique dans la concession est le fait qu'elle n'est pas mentionnée expressément au Cahier des Charges, or il est de jurisprudence que les seuls immeubles qui doivent être compris dans la concession sont ceux dont l'aménagement est imposé au concessionnaire par le Cahier des Charges (en ce sens, Conseil d'Etat, arrêt du 7 février 1913; rec. 1913, p. 177).

Néanmoins, nous ne pensons pas que l'usine en question puisse être considérée comme propriété privée de la Cie P.C.L. et ne doive pas faire retour au Département avec la concession (1).

En effet, l'usine et ses dépendances ont été établies sur des parcelles expropriées. Or, personne n'ignore que la faculté d'expropriation n'est pas à la disposi-

(1) Nous laissons de côté des arguments particuliers tirés du fait que certains des terrains nécessaires à l'usine auraient été cédés par un syndicat de communes sous la condition de faire retour au département à l'expiration de la concession.

tion des simples particuliers, il faut en premier lieu bénéficier d'une déclaration d'utilité publique, et celle-ci n'est accordée à une Société que si elle est concessionnaire de travaux publics et pour les besoins de ces travaux. Il en résulte que les biens acquis par voie d'expropriation ne peuvent figurer dans le patrimoine privé ni d'un particulier, ni d'une société, ni même d'une personne administrative, que leur destination « d'utilité publique » les range dans la dépendance de la concession qui a été accordée pour le bien général, et que comme elle, ils feront retour gratuitement à l'autorité concédante.

Il est bien évident qu'il en va de même de l'usine construite sur des terrains acquis par voie d'expropriation. Puisque le concessionnaire a eu recours à la déclaration « d'utilité publique » pour se procurer les terrains nécessaires à l'édification de l'usine, c'est donc que celle-ci est aussi « d'utilité publique », en conséquence, elle sera soumise au même régime que les terrains, et comme eux elle fait bien partie de la concession.

Cette manière de voir peut encore s'appuyer sur une deuxième série d'arguments. L'usine constitue, ainsi que nous venons de le voir, une dépendance immobilière de la concession, or ces dépendances doivent faire retour gratuitement à l'autorité concédante. L'opinion de Monsieur Colson, est un gage de ce que nous avançons : le vice-président du Conseil d'Etat écrit en effet, dans son traité de législation des chemins de fer et tramways (2^e édition, page 78) :

« A l'expiration de la concession, l'autorité concédante rentre gratuitement en possession de la ligne

« et de toutes ses dépendances immobilières, qui doit lui être remises en bon état d'entretien.

« Parmi ces dépendances, les nouveaux cahiers des charges types, comprennent explicitement les installations destinées à la production et au transport de la force motrice, qui ont une grande importance pour tramways et chemins de fer mus par l'électricité... Ces dispositions nouvelles nous paraissent d'ailleurs conformes à l'interprétation que doivent recevoir les contrats anciens dont le texte n'entre pas dans les mêmes détails; les usines, bureaux, dépôts de matériel reliés par rail à la voie, doivent toujours figurer dans les dépendances qui font retour à l'autorité concédante, quand ils sont établis dans des immeubles spécialement affectés à cet emploi. »

Cette opinion est d'ailleurs confirmée dans l'exemple que nous avons choisi, par l'article 35 du cahier des charges, qui prévoit que le département se réserve le droit de reprendre à dire d'experts les objets mobiliers et « le matériel de l'usine électrique ». Comme on ne parle pas de l'usine elle-même, c'est donc que sa situation est suffisamment réglée par la disposition concernant les « dépendances » du chemin de fer, lesquelles doivent faire retour gratuitement au département en fin de concession.

Enfin, un dernier argument peut être tiré de ce fait que l'usine de Calypso n'est pas assujettie à la taxe des biens de main-morte. Or, celle-ci est représentative des droits de mutation, par conséquent les immeubles affectés au service public n'en sont pas passibles. L'Etat n'exigeant pas cette taxe sur l'usine de

Calypso, c'est donc qu'il la considérait comme un bien dépendant de la concession et dont lui, Etat ou département, était finalement propriétaire en vertu du droit de retour (en ce sens: Cons. d'Etat, 29 juin 1889, Rec. P. 782; Cons. d'Etat, 6 janvier 1853, rec. p. 24).

En ce qui concerne la nature juridique de l'usine envisagée ci-dessus, on peut donc dire qu'elle fait bien partie intégrante de la concession, et est soumise au même régime qu'elle, elle n'est donc pas propriété de la Compagnie.

CHAPITRE IV

LES USINES HYDRO-ÉLECTRIQUES FAISANT PARTIE INTÉGRANTE D'ENTREPRISES D'UTILITÉ PUBLIQUE ÉDIFIÉES POSTÉRIEUREMENT A LA LOI DU 16 OCTOBRE 1919 APPLICATION DE L'ARTICLE 29 DE LA LOI

Nous avons vu à quels criteria on reconnaît la consistance juridique d'une usine hydroélectrique alimentant des entreprises déclarées d'utilité publique (tramways, chemins de fer, etc...). Dans le silence des documents administratifs ou leur imprécision, nous avons dû constater que des distinctions s'imposaient pour rechercher si une usine hydroélectrique faisait ou non partie du service concédé auquel elle fournissait son énergie.

Devant l'extension et l'importance prises par les aménagements incessants et de plus en plus considérables des chutes d'eau, le législateur intervint pour combler les lacunes administratives existantes et co-

ordonner les efforts, afin d'obtenir une utilisation rationnelle de la houille blanche en France.

Étudions maintenant quelques-uns de ces aménagements considérables de nos chutes d'eau, intervenus postérieurement à la loi du 16 octobre 1919, pour rechercher quelle est la situation juridique de ces usines hydroélectriques alimentant des entreprises déclarées d'utilité publique, comme par exemple nos grandes Compagnies de Chemins de fer du P. O. et du Midi. Nous savons qu'elles auraient pu échapper aux prescriptions de la loi du 16 octobre 1919, en vertu de l'article 29 de cette même loi qui déclare que « les usines hydroélectriques faisant partie intégrante d'entreprises déclarées d'utilité publique ne sont pas soumises à ses dispositions ».

Néanmoins, nous verrons que la Compagnie du P. O. et la Compagnie du Midi sont soumises à la loi du 16 octobre 1919, pour certaines de leurs usines, ce qui était plus conforme à l'intérêt général; ces usines auraient pu échapper à la loi de 1919, puisqu'elles sont destinées à l'électrification du réseau ferré et qu'elles étaient intimement liées à la concession ferroviaire. Cependant elles furent placées sous le régime de la concession de force hydraulique. Cela est heureux; il est infiniment souhaitable que toutes les usines hydrauliques de quelque importance soient toutes placées sous un régime administratif identique, en raison de l'interconnexion qui est destinée à être réalisée entre elles par les grands réseaux de transport d'intérêt général. La conception des usines spécialisées et en particulier d'usines de chemins de fer est aujourd'hui désuète; la Compagnie du Midi

notamment a renoncé à cette conception. Elle a abandonné l'idée d'usines spécialisées pour l'électrification des transpyrénéens et elle a mis en commun avec les usines des Producteurs d'énergie des Pyrénées Occidentales son usine d'Eget, celle de Soulom, et celles de la Haute Vallée d'Ossau. Il convient d'abandonner l'idée des usines spécialisées si l'on désire utiliser avec le rendement optimum les ressources hydrauliques des cours d'eau.

C'est là la véritable raison pour laquelle nos grandes Compagnies de chemins de fer (P. O. et Midi) ont préféré se soumettre aux prescriptions de la loi du 16 octobre 1919, et renoncer à la faculté d'échapper à ses dispositions.

Il nous reste maintenant à démontrer ce que nous venons d'avancer, et à faire voir en examinant les documents administratifs des récentes usines génératrices de force hydraulique du P.O. et du Midi, quelle est la situation juridique de ces usines.

1° Les usines hydro-électriques de la Haute-Dordogne de la Compagnie des Chemins de Fer de Paris à Orléans

a) CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES ET TECHNIQUES.

Le programme d'électrification établi en 1920 par la Compagnie d'Orléans avec le concours du Ministère des Travaux Publics, comporte la mise en valeur progressive de toutes les chutes du Massif Central et

Concession de la Compagnie d'Orléans.
Plan de situation des Usines

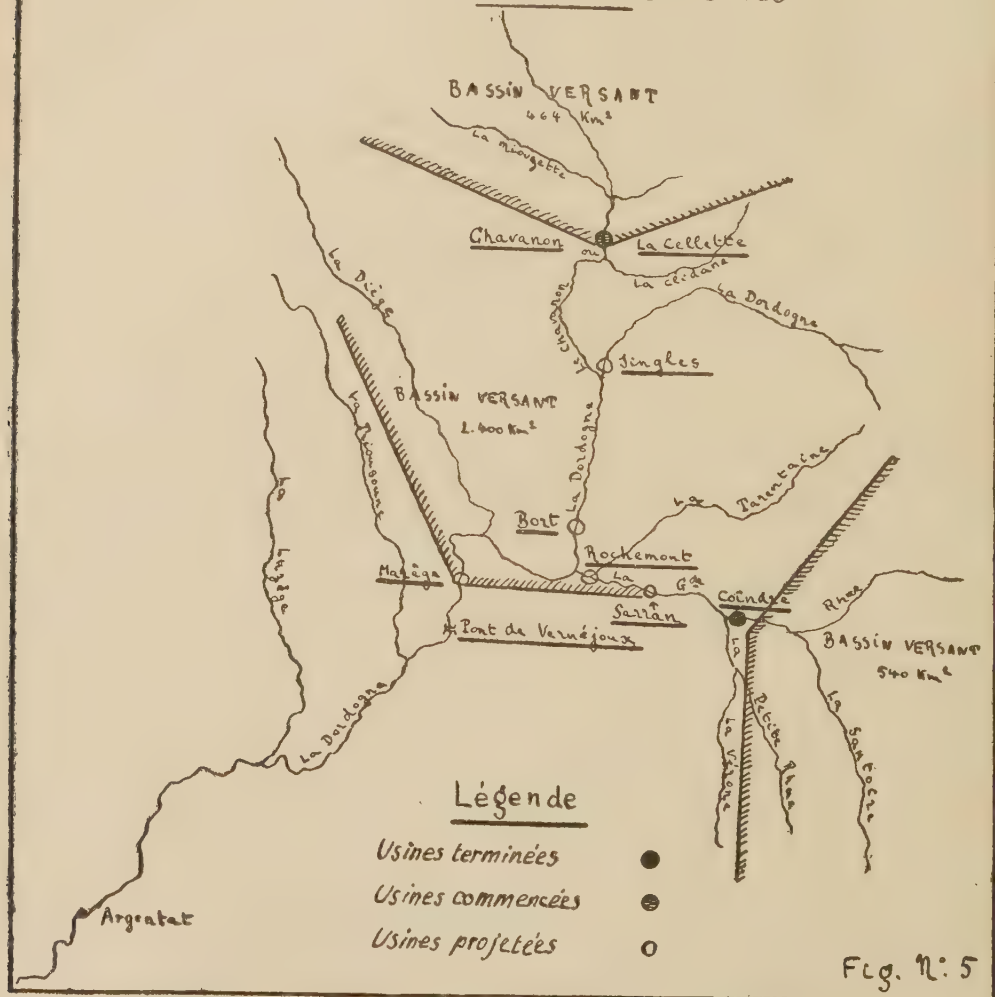


Fig. n° 5

la distribution de l'énergie produite dans toute la région du Centre et jusqu'à Paris.

L'énergie électrique nécessaire à l'alimentation des lignes que la Compagnie d'Orléans se propose d'électrifier tout d'abord, sera fournie par deux groupes distincts d'usines.

1° Pour la section de Paris à Chateauroux par les Centrales Thermiques de l'Union d'Electricité et par la Centrale Hydraulique de l'Union Hydroélectrique à Eguzon (Creuse).

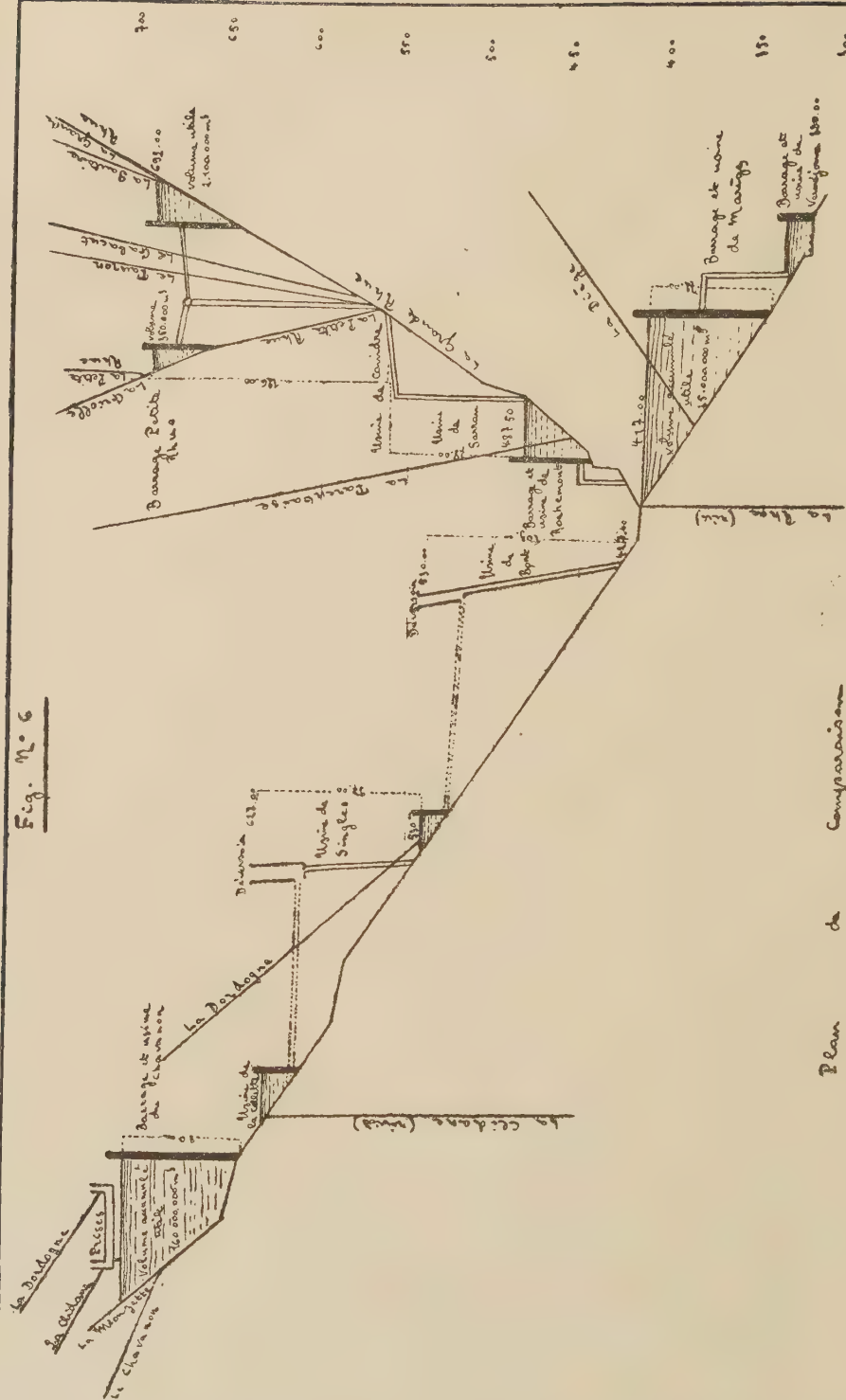
2° Pour le reste des lignes, par les Centrales Hydroélectriques que la Compagnie d'Orléans aménage dans le Massif Central; celle de Coindre sur les deux Rhue, celle de la Cellette sur le Chavanon, celle de Marèges ou Vernéjoux sur la Haute-Dordogne (voir carte n° 5).

Les caractéristiques de ces trois usines sont résumées dans le tableau ci-dessous :

Usines	Hauteur de chute	Puissance installée en Kws
Coindre	120 m.	25.000
La Cellette	45 à 80	25.000
Marèges	60	60.000
Eguzon	58	50.000

USINE DE COINDRE : Cette usine est située sur la Grande Rhue, à 300 mètres en amont de son confluent avec la Petite Rhue. Ces deux rivières sont barrées à 4 km. et à 3 km. de leur confluent. De chacun de ces barrages part une galerie d'amenée, ainsi qu'on peut s'en rendre compte par l'examen du profil en long ci-inclus (fig. n° 6). Ces deux galeries se réunissent à

Fig. 6



Plan de Comparaison
Usines de la H^{te} Dordogne (P.O.)

850 mètres en amont de l'usine en une galerie unique sur laquelle se trouvent les chambres d'expansion de la cheminée d'équilibre.

Trois conduites forcées de 180 mètres de longueur environ alimentent les turbines.

Les galeries sont prévues pour un débit total de 25 m³ par seconde; la hauteur de chute est d'environ 120 mètres.

Cette usine a été mise en activité en juillet 1927.

USINE DE LA CELLETTE : L'usine de la Cellette serait située sur le Chavanon au lieu dit : « Rocher aux Anglais ». Le barrage d'une hauteur de 70 mètres permettrait de constituer une réserve utile de 160 millions de mètres cubes.

USINE DE MARÈGES : Cette usine serait située sur la Dordogne à l'aplomb du château de Marèges.

On envisage une puissance installée de l'ordre de 60.000 kw. La hauteur de chute, ainsi qu'il ressort du profil en long exposé ci-dessus est d'environ 65 mètres. La réserve utile atteindrait 30 millions de mètres cubes.

Nous mentionnerons, en outre, l'usine d'Eguzon sur la Creuse, qui appartient à l'Union Hydro-Electrique, et qui est reliée au réseau de distribution de la Compagnie d'Orléans. Mise en service depuis 1926, elle participe depuis cette époque à l'alimentation des installations électriques de la Compagnie, fonctionnant ainsi en parallèle avec les usines thermiques de l'Union d'Electricité et ultérieurement avec les usines hydroélectriques du Massif Central.

L'énergie produite par les usines d'Eguzon et du

Massif Central sera transportée à Paris et aux points d'alimentation des lignes de distribution par des lignes de transport de 150.000 volts.

Une ligne est actuellement en service entre l'usine d'Eguzon et Chaingy près d'Orléans, où elle alimente les lignes de distribution à 90.000 volts. Cette ligne sera ultérieurement prolongée de Chaingy à Paris. On construit actuellement une ligne de 145 km. de longueur, reliant Eguzon à Marèges. Enfin, on envisage la jonction du réseau ainsi constitué avec des réseaux alimentés par des usines ayant un régime différent de celui du Massif Central. La régularisation de la production d'énergie pourrait ainsi être obtenue en faisant appel dans la moindre mesure possible aux usines thermiques.

Dès maintenant deux lignes de distribution à 90.000 volts sont en service depuis Paris jusqu'à Eguzon et alimentent les sous-stations de traction de Paris à Vierzon. Ces deux lignes seront ultérieurement prolongées jusqu'à Limoges.

Les sous-stations de Paris à Vierzon assurent entièrement le trafic sur cette section depuis juillet 1927. La consommation d'énergie en 1928 a atteint environ 125 millions de kw. h., ce qui a permis d'économiser à peu près 220.000 tonnes de charbon.

b) RÉGIME ADMINISTRATIF DES USINES

Nous avons vu précédemment que l'aménagement de la Haute-Dordogne avait été envisagé et étudié au cours du programme d'électrification des chemins de fer élaboré pendant les années 1919-1920. La loi du 16 octobre 1919 était donc intervenue à ce moment-là

et l'article 29 qui nous intéresse tout particulièrement avait été rendu. En conséquence, si les usines projetées dans la Haute-Dordogne faisaient partie intégrante d'entreprises déclarées d'utilité publique, ce que sont incontestablement les Chemins de fer d'intérêt général de la Compagnie d'Orléans, elles devaient échapper aux prescriptions de la loi du 16 octobre 1919 pour être soumises au règlement spécial arrêté par un décret en Conseil d'Etat (art. 29).

Dans le cas que nous étudions présentement, en raison de l'importance des travaux et de la participation financière de l'Etat, une loi intervint, c'est l'article 133 inséré dans la loi de Finances du 31 juillet 1920, et elle autorisa le Ministre des Travaux Publics à concéder à la Compagnie d'Orléans, pour les besoins de l'électrification de son réseau, l'aménagement de la Haute-Dordogne en amont de Vernéjoux et l'aménagement du Chavanon et de la Rhue.

Ainsi donc, lorsque la Compagnie d'Orléans voulut aménager la Haute-Dordogne, elle s'adressa à l'Administration pour lui en demander la concession, mais celle-ci exigea une autorisation législative sans doute à cause du concours financier de l'Etat dans les travaux. La cause n'en était pas l'article 3 de la loi du 16 octobre 1919 qui exige une loi pour les travaux particulièrement importants, car en vertu de l'article 29, la loi du 16 octobre n'avait pas à s'appliquer.

Si nous lisons attentivement le texte de l'article 133 de la loi du 31 juillet 1920, nous constatons que le Ministre des Travaux publics est autorisé à concéder à la Compagnie d'Orléans « dans les conditions de la loi du 16 octobre 1919 ». Et immédiatement après il est

porté que « cette concession fera l'objet d'un décret délibéré en Conseil d'Etat ». Nous retrouvons là les termes de l'article 29, prescrivant que ces entreprises seront soumises à un décret spécial rendu en Conseil d'Etat. Ce décret spécial qui a été rendu le 11 mars 1921 a autorisé et déclaré d'utilité publique les travaux.

Le texte de l'article 133 de la loi trace les grandes lignes qui devront être reproduites dans le décret de concession et dans le Cahier des Charges. Voici les principales :

La concession doit être donnée dans les formes et conditions de la loi du 16 octobre 1919, ce qui implique notamment la mise en application des dispositions édictées par cette loi au profit des tiers.

Les terrains, ouvrages, machines et outillages acquis ou établis en vertu de la concession sont incorporés aux dépendances du Chemin de fer de Paris à Orléans. Les règles et conditions applicables au réseau du Chemin de fer sont également applicables à la concession sous réserve des clauses du cahier des Charges.

Sont considérées comme dépendances immobilières tous les appareils et installations de toute nature établis pour l'aménagement et la production de la force hydraulique ainsi que de l'énergie électrique et notamment les barrages de retenue, ouvrages d'emmagasinement, ouvrages de prise d'eau, canaux, conduites forcées, moteurs hydrauliques, bâtiments, machines et appareils électriques fixes, les terrains, etc.

Cette incorporation des ouvrages de la concession aux dépendances des chemins de fer entraîne, *ipso*

facto, pour la durée de la concession les conditions de rachat et de déchéance, l'application du même régime que pour la concession du chemin de fer. Il est incontestable que les usines hydroélectriques font ici partie intégrante de la concession de chemin de fer, donc qu'en définitive elles sont la propriété de l'Etat.

Des dispositions spéciales sont imposées à la Compagnie pour la vente des excédents d'énergie, avec priorité en faveur des départements et des concessionnaires de distribution dans les régions desservies par les feeders de la Compagnie, et obligation de faire homologuer les tarifs de vente par le Ministre des Travaux Publics après avis du Ministre des Finances.

Dans le cas où la concession de l'aménagement de l'ensemble de la Dordogne serait accordée à une société unique, la Compagnie d'Orléans sera tenue d'en faire partie, sous certaines conditions fixées par la convention principale du 11 mars 1921, approuvée par décret du Conseil d'Etat du 11 mars également. En tout cas, la Compagnie sera tenue de participer aux ententes qui seraient instituées entre les divers usagers de la Dordogne par application de l'article 28 de la loi du 16 octobre 1919.

De l'étude du Cahier des Charges, la même constatation résulte, les usines font bien partie intégrante de la concession de chemin de fer et sont soumises à la loi du 16 octobre 1919. On a réalisé une conciliation et une harmonie entre ces deux concessions, celle du chemin de fer et celle de force hydraulique.

Le chapitre premier du Cahier des Charges: « Objet de la concession » délimite la région dans laquelle s'exercera l'activité du concessionnaire et contient

l'évaluation de la puissance des chutes concédées, cette puissance normale disponible est de 70.000 kw. environ.

Il est précisé que l'entreprise a pour objet « principal » l'alimentation en énergie du réseau de la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans. Cela corrobore ce que nous avons dit plus haut, que le type des usines spécialisées par exemple pour les chemins de fer, était maintenant désuet et que pour une meilleure utilisation de nos ressources hydrauliques, il fallait prévoir des excédents et la possibilité de les vendre; nous retrouverons ce point plus tard.

Le chapitre relatif à l'exécution des travaux décide qu'en ce qui concerne l'acquisition des terrains et l'établissement des ouvrages on appliquera l'article 4 de la loi du 16 octobre. Il y est dit notamment que le concessionnaire devra acquérir tous les terrains sur lesquels seront établies l'usine et ses dépendances immobilières. On sait que le Cahier des Charges type (article 3, § 2) impose cette obligation au concessionnaire, car l'article 4 de la loi du 16 octobre 1919 ne mentionne pas l'usine génératrice parmi les ouvrages pour l'établissement desquels le concessionnaire bénéficie de la servitude d'occupation.

Des travaux préparatoires de la loi, il résulte que cette omission est volontaire. Pour ce qui est des autres terrains compris dans le périmètre de la concession, et nécessaires à l'établissement des ouvrages de retenue ou de prise d'eau et des canaux d'adduction ou de fuite, souterrains ou à ciel ouvert, de même que pour les terrains submergés par le relèvement du plan d'eau, le concessionnaire a le bénéfice de l'article 4 de la loi du 16 octobre 1919.

En outre, il est décidé que le concessionnaire pourra occuper les parties du domaine public fluvial nécessaires à ses installations, sans paiement de redevance spéciale. Or, on sait qu'en général, cette servitude d'occupation n'est pas gratuite; si donc l'Etat l'octroie gracieusement, c'est qu'il considère non seulement ces travaux comme d'utilité publique, mais aussi comme siens, puisque, en définitive, ils lui feront retour gratuitement.

Les projets de tous les ouvrages de même que les propositions du concessionnaire en ce qui concerne l'établissement des machines et l'acquisition de l'outillage devront être approuvés par le Ministre des Travaux Publics, déclare l'article 7. Or, on sait (se reporter à notre chapitre VI) que cette approbation administrative des projets et ouvrages est un critérium auquel on peut reconnaître que ces ouvrages font partie intégrante de la concession octroyée par l'autorité compétente et doivent en définitive lui faire retour à l'expiration de la concession.

Le Cahier des Charges décide que le concessionnaire sera tenu de participer aux ententes que l'Etat pourra imposer aux divers concessionnaires du bassin de la Dordogne en exécution de l'article 28, 12°, de la loi du 16 octobre 1919, ou de tout autre portant aménagement de l'ensemble du bassin. Ces prescriptions sont édictées afin d'avoir, comme nous l'avons déjà expliqué, un aménagement rationnel et complet de ce bassin fluvial.

Un chapitre du Cahier des Charges concerne la vente de l'énergie au public; ce chapitre n'aurait pas eu à figurer dans le Cahier des Charges s'il avait été

constant que le concessionnaire ne ferait pas de vente d'énergie au public pendant toute la durée de la concession. Mais nous avons vu que l'article 133 de la loi du 31 juillet 1920, envisageant en cela l'intérêt général et l'utilisation rationnelle de nos forces hydrauliques, autorisait, après prélèvement au profit des départements, des communes, des établissements publics, etc., la vente des « excédents » d'énergie disponibles à des tarifs et dans des conditions approuvés par le Ministre des Travaux Publics après avis du Ministre des Finances. Ces tarifs ne peuvent dépasser des maxima déterminés en tenant compte de deux éléments, une somme fixe par an et par kw. de puissance souscrite, et une redevance proportionnelle par kw.-heure, variant avec l'importance de la puissance demandée d'après une certaine échelle.

Le chapitre du Cahier des Charges qui fixe la durée et les conditions de la concession est très important pour la détermination de la nature juridique des usines. Il est cependant très court, cela tient à ce que le décret de concession est déjà très explicite à ce sujet et qu'on entend fusionner sur ce point les deux concessions, celle du chemin de fer et celle de force hydraulique. Il est stipulé que la concession de force hydraulique prendra fin en même temps que la concession du réseau du chemin de fer de Paris-Orléans et sera assujettie aux mêmes conditions pour la reprise des installations par l'Etat en fin de concession, au cas de rachat ou de déchéance.

On saisit ici sur le vif, avec cette question de la durée de la concession et de la reprise des installations, une des utilités de l'article 29 de la loi du 16 octobre

1919. En soustrayant de telles entreprises aux prescriptions de la loi du 16 octobre, cet article a évité la production de difficultés complexes auxquelles aurait donné lieu la superposition de deux types de concession différents. Désormais, l'Administration peut appliquer aux chutes un régime identique à celui de l'entreprise dont elles sont l'accessoire.

Toutefois, ce qui montre bien qu'on a cherché à harmoniser et non à fusionner ces deux concessions, celle de chemin de fer et celle de force hydraulique, c'est qu'en ce qui concerne le contrôle des ouvrages de la concession hydraulique, celui-ci sera exercé non par les ingénieurs du contrôle des chemins de fer, mais par ceux des Ponts et Chaussées (art.32 Cahier des Charges).

En vertu de l'article 133 de la loi de finances du 31 juillet 1920, la Compagnie d'Orléans devait payer à l'Etat une redevance fixée dans une convention à intervenir; c'est l'objet de la « convention spéciale » à côté de la « convention principale » et approuvée elle aussi par décret délibéré en Conseil d'Etat à la date du 11 mars 1921.

Cette convention détermine un certain nombre de travaux à la charge de l'Etat. Celui-ci doit exécuter à son compte les acquisitions de terrains et les ouvrages nécessaires pour la création de la force motrice dans la section concédée, savoir: les réservoirs, ouvrages de prise d'eau, canaux et conduites forcées, bâtiments des usines hydrauliques. Les usines hydrauliques sont donc bien incontestablement propriété de l'Etat et non de la Compagnie.

De son côté, la Compagnie aura à sa charge tous

les autres travaux et acquisitions de terrains ainsi que les subventions dans une certaine limite aux réseaux ruraux désignés par le Ministre de l'Agriculture, parmi ceux à établir dans les parties des trois départements riverains compris dans le bassin de la Dordogne. En outre, la Compagnie supportera toutes les dépenses d'entretien et d'exploitation.

Ainsi donc, les ouvrages de génie civil, assimilés à l'infrastructure d'un chemin de fer, étaient construits au compte de l'Etat, et l'équipement des usines, assimilé à la superstructure, était fait au compte de la Compagnie. Mais il était admis que l'Etat se ferait avancer par la Compagnie les fonds qui lui seraient nécessaires et lui en rembourserait les charges. Mais, d'autre part, l'Etat entendant faire une opération blanche, la Compagnie devait chaque année lui payer une redevance sur les kilowatt-heures produits.

Pour l'exécution de cette loi, la convention du 11 mars 1921 avait décidé que le montant de la redevance due par la Compagnie à l'Etat serait calculée chaque année, à partir de la quinzième, de façon à balancer l'annuité due par l'Etat à la Compagnie. Comme on croyait que les travaux dureraient une quinzaine d'années, la convention a fixé pour cette première période de 15 ans des bases forfaitaires de redevance, et elle a décidé que, s'il y avait excédent de la redevance sur l'annuité, la différence serait portée en atténuation du montant des travaux à la charge de l'Etat, tandis qu'inversement s'il y avait insuffisance, celle-ci serait portée en augmentation de ce montant. Pour cette première période de 15 ans, on admettait les taux ci-après de redevance :

1° Courant de traction: 5 centimes par kw.-h.;

2° Excédents vendus au public : les trois quarts de la vente.

Mais les événements ont démenti ces prévisions, les prix ont augmenté, les charges financières sont devenues proportionnellement beaucoup plus lourdes. Les travaux ont été ralentis, on s'est rendu compte que le délai de 15 ans prévu pour la construction serait notablement dépassé. D'autre part, le prix du charbon a considérablement diminué et les redevances forfaitaires se trouvent aujourd'hui excessives et surchargerait d'une façon anormale le prix du courant de traction. Enfin, le réservoir du Chavanon, projeté en tête des usines de la Dordogne pour en régulariser l'énergie, est devenu une charge beaucoup trop lourde pour la Compagnie, puisque le ralentissement des travaux de la concession le rendra non rémunérateur pour un temps indéterminé jusqu'à ce qu'un nombre suffisant de barrages se trouve équipé en dessous de lui.

Finalement, la Compagnie d'Orléans s'est trouvée dans l'impossibilité d'exécuter ses projets à de pareilles conditions, devenues prohibitives. En fait, en 1926, les travaux du réservoir de Chavanon ont été arrêtés.

Or, ces travaux, ainsi que le déclarait le rapporteur du projet de convention modificative au Comité Consultatif des Forces Hydrauliques, continuent à présenter un intérêt général très grand. L'électrification des chemins de fer, si elle n'est plus à envisager pour les lignes de faible trafic, reste désirable sur les lignes très chargées. D'autre part, l'aménagement de

l'usine de Marèges, la principale de celles qui sont prévues sur la Haute-Dordogne, rendra disponible une énergie annuelle de 350 millions de kw.-h., ce qui fera une économie de 250.000 tonnes de charbon par an, valant 25 à 30 millions. Enfin, le barrage de Chavanon conserve toujours son importance pour la régularisation, non seulement des usines de la Haute-Dordogne concédées à la Compagnie d'Orléans, mais aussi de celles de la moyenne Dordogne concédées à la 17^e région économique.

La Compagnie a donc proposé une nouvelle combinaison, qui est devenue l'avenant à la convention spéciale du 11 mars 1921, approuvé par décret en Conseil d'Etat en date du 5 août 1929.

Les bases de cet avenant sont les suivantes:

1^o Les redevances sont modifiées:

Pour l'énergie utilisée à la traction, les taux sont diminués, et mieux appropriés aux prix actuels. Pour les excédents, la redevance sera calculée proportionnellement aux parts respectives de l'Etat et de la Compagnie, on se rapproche ainsi davantage de l'esprit de la loi du 31 juillet 1920, dont la convention de 1921 s'était en somme écartée en fixant arbitrairement le chiffre de trois quarts pour la part de l'Etat.

Dans l'ensemble, l'application de ces redevances assurera l'équilibre financier de l'opération.

2^o On distrait de l'ensemble des comptes, le réservoir du Chavanon, pour lequel il est prévu un compte spécial, avec des recettes appropriées.

Tous ces différents textes, article 133 de la loi de finances du 31 juillet 1920, décrets des 11 mars 1921 et 5 août 1929, et Cahier des Charges, ne visent que la

concession d'aménagement de forces hydrauliques. Ils laissent entièrement de côté la question du transport et de la distribution de l'énergie produite.

Il est bien certain que l'Administration traitera cette question dans le même esprit que la présente concession, c'est-à-dire en harmonie avec un programme d'ensemble de diffusion de l'énergie produite dans le Massif Central et de liaison avec les autres besoins, programme dont les lignes de transport nécessaires aux besoins propres du réseau d'Orléans constitueront un premier tronçon.

Il n'est plus besoin de faire ressortir l'intérêt national qui s'attache à la réalisation de la présente concession qui marque une importante étape dans l'électrification des chemins de fer français. La puissance moyenne aménagée de l'ordre de 70.000 kilowatts représente une production annuelle de 400 millions de kilowatts-heure, et donnera l'équivalent de 4 à 5.000.000 tonnes de charbon.

Elle permettra d'électrifier 3.350 km. de voies ferrées.

Les dispositions adoptées pour l'aménagement de la Haute-Dordogne ont été conçues en conformité d'un plan général d'aménagement de l'ensemble de la Dordogne. Elles réservent une large part aux utilisations agricoles de l'eau et de l'énergie. Non seulement elles sont compatibles avec l'exercice de la navigation sur la Dordogne, mais encore elles apportent une amélioration certaine aux conditions de cette navigation. Elles comportent notamment la création de vastes réservoirs régulateurs dont l'effet se fera sentir sur tout le fleuve, bien au delà des limites de la conces-

sion particulière de la Compagnie de Paris-Orléans, et qui, en relevant le débit d'étiage, en atténuant les crues, permettront progressivement la mise en valeur complète de l'énergie de ce fleuve, énergie qui n'est pas inférieure à 250.000 kilowatts.

On comprend donc que l'Etat n'ait pu se désintéresser d'un aménagement aussi important, et son intervention pour coordonner et utiliser toutes les énergies hydrauliques d'une région se justifie pleinement car il s'agit alors de l'intérêt général.

Cet intérêt général explique, en outre, l'intervention et les subsides de l'Etat pour l'aménagement hydraulique du bassin de la Haute-Dordogne et la construction des usines hydroélectriques. Leur nature juridique est de faire partie intégrante de la concession de force hydraulique, c'est-à-dire de devoir faire retour gratuitement à l'Etat en fin de concession, en un mot d'être la propriété de l'Etat et non la propriété privée de la Compagnie d'Orléans.

2° Les usines hydro-électriques de la Vallée d'Ossau de la Compagnie du Midi

Ayant examiné l'aménagement hydraulique de la Haute-Dordogne réalisé par la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Orléans, passons dans la vallée d'Ossau et voyons les aménagements récents qu'y a réalisés la Compagnie du Midi.

Avant de faire l'étude de la nature juridique des

usines hydroélectriques de la vallée d'Ossau, et pour nous permettre de situer le problème que nous nous proposons d'envisager, quelques renseignements d'ordre technique nous semblent indispensables.

a) CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES ET TECHNIQUES

Les installations hydroélectriques exécutées par la Compagnie du Midi dans la vallée d'Ossau offrent l'exemple le plus complet existant en France et dans le monde entier, de l'aménagement intégral et rationnel d'une vallée d'après les principes ci-dessus indiqués (cf. p. 13 et s.).

L'aménagement s'étend depuis la frontière d'Espagne jusqu'à l'entrée des célèbres gorges du Hourat.

Dans cette zone, on a tiré tout le parti raisonnable au point de vue économique du Gave du Brousset et de ses affluents dont l'ensemble forme le Gave d'Ossau.

Trois usines en cascade, de puissance comparable et dont l'emplacement a été soigneusement étudié de manière à répondre à cette préoccupation d'utilisation intégrale mais raisonnable de toute la puissance des cours d'eau rencontrés, ont été établies (fig. n° 7).

Usine supérieure dite d'Artouste;

Usine intermédiaire dite de Miégebat;

Usine inférieure ou du Hourat.

Les trois usines de Miégebat, du Hourat et d'Artouste sont actuellement en service et alimentent une partie du réseau. L'aménagement de la vallée a été complètement achevé en 1929.

ARTOUSTE. — L'usine d'Artouste utilise uniquement les eaux d'un lac profond situé près de la frontière

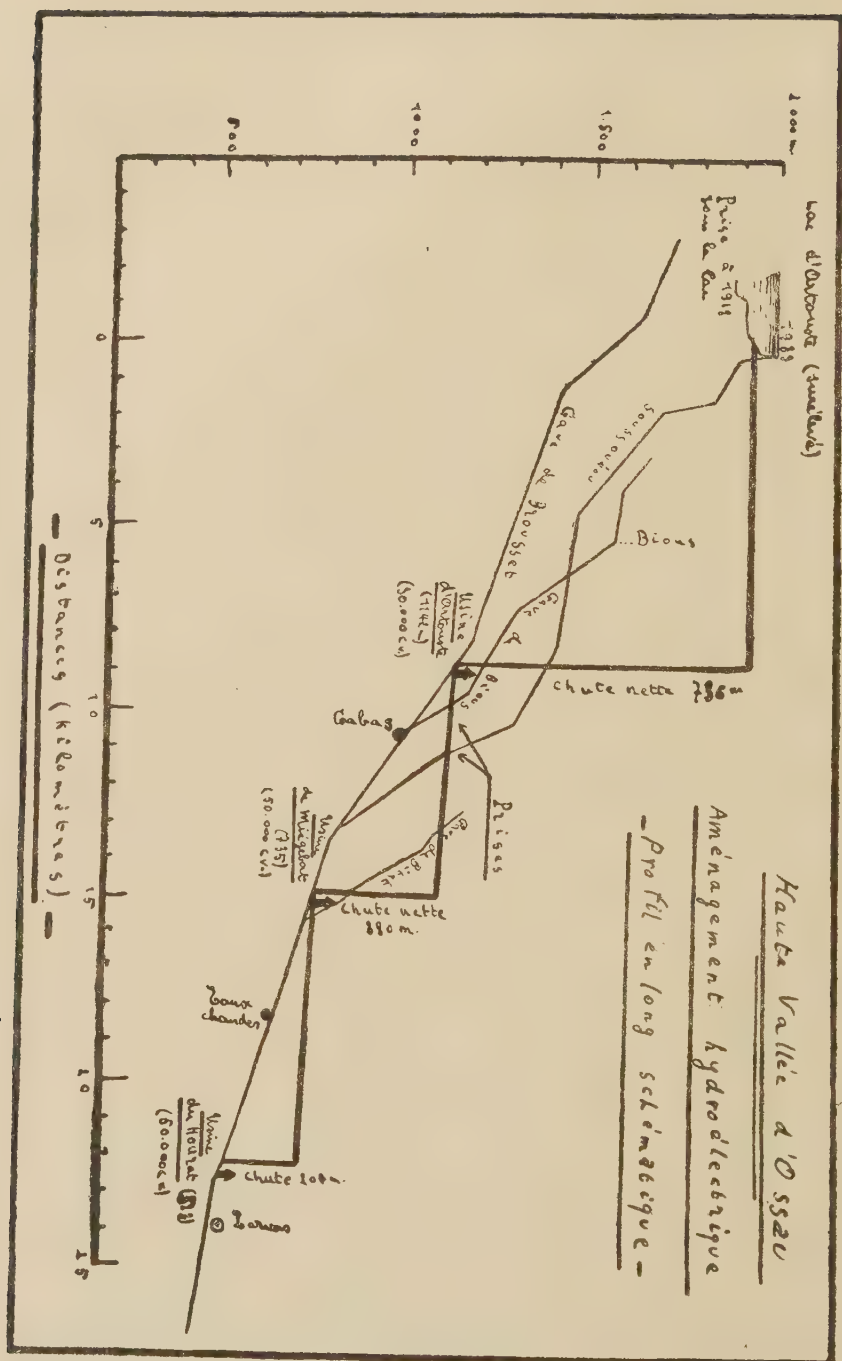


FIG. 7

espagnole, et dont le niveau actuel est à la cote 1968. Ce niveau est surélevé par un barrage de 25 mètres de hauteur, de manière à porter sa capacité d'emmagasinement de 14 à 23 millions de mètres cubes.

L'usine dont la puissance est de 30.000 chevaux, doit fonctionner à plein pendant les périodes d'étiage, de manière à suppléer à l'insuffisance des deux usines inférieures qui utilisent le débit du Gave du Brousset et de ses affluents.

Le canal de prise d'eau, percé dans le granit, amène les eaux dans une chambre de rupture de charge d'où part le canal d'amenée en souterrain de section 1 m. 60 sur 1 m. 80. Sa longueur est de 8.700 mètres environ, sa pente d'un demi-millimètre par mètre.

Il aboutit à une chambre de mise en charge d'où partent trois conduites forcées qui amènent l'eau aux turbines sous une chute verticale brute de 790 mètres.

L'usine est placée près du hameau de Gabas, à la cote 1142.

MIÉGEBAT. — A leur sortie de l'usine d'Artouste, les eaux sont reçues dans deux réservoirs successifs, d'une capacité de 95.000 mètres cubes qui forment réservoir journalier pour l'usine de Miégebat.

Dans les réservoirs aval aboutissent directement les eaux du Gave de Bious (voir carte n° 8) qui y sont dérivées à l'aide d'un barrage et du canal souterrain de 2 km. de longueur.

Dans le réservoir amont se jettent, outre les eaux sorties de l'usine d'Artouste, celles du Gave du Brousset.

Sur son parcours, le canal d'amenée de l'usine de Miégebat reçoit les eaux du Gave de Soussouéou. La

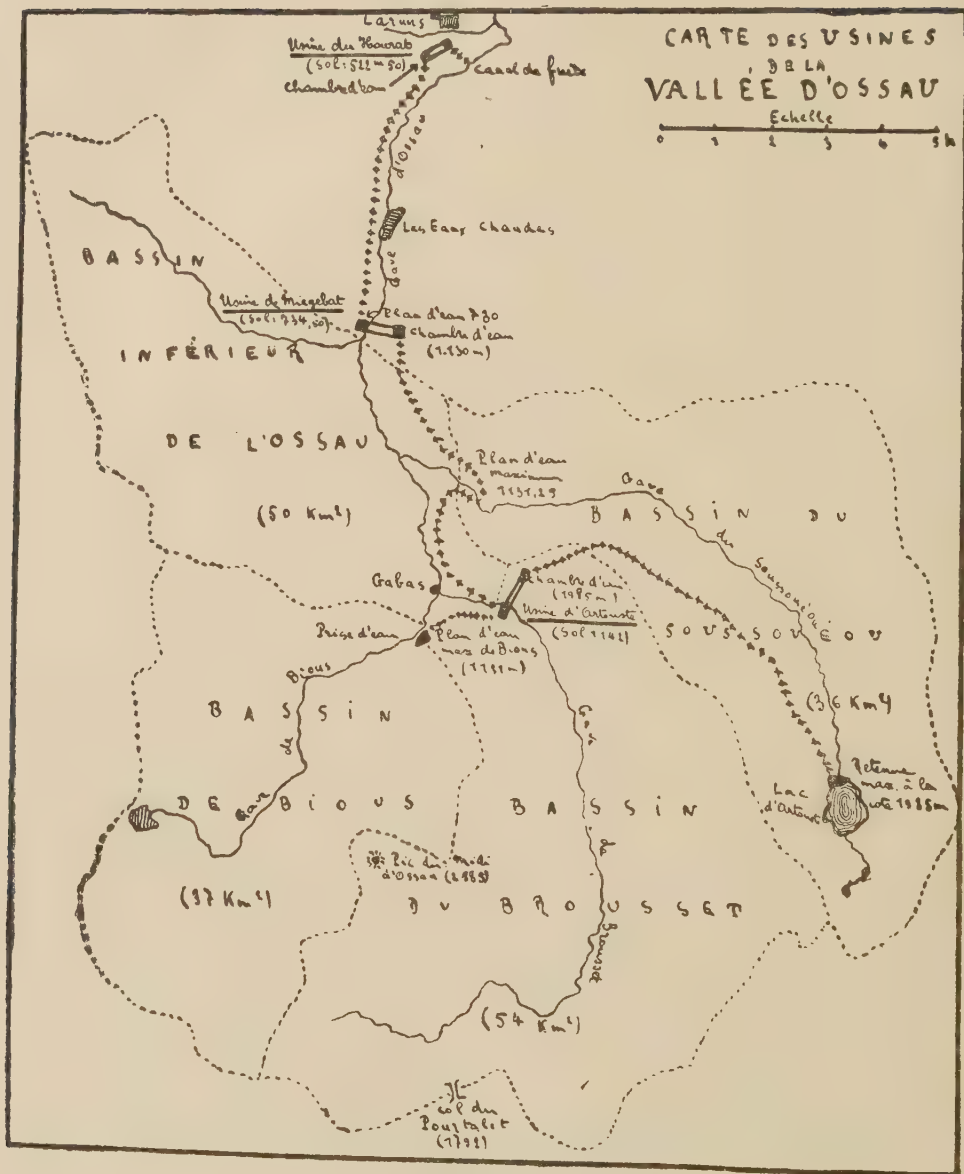


FIG. 8

longueur du canal d'amenée est de 7.924 mètres. Ce canal d'amenée aboutit à une chambre d'épanouissement; les trois conduites forcées de 1 m. 20 de diamètre partent de cette chambre d'eau et alimentent les cinq turbines de l'usine dont la puissance totale est de 50.000 chevaux sous une chute brute de 396 m.

HOURLAT. — A leur sortie de l'usine de Miégebat, les eaux sont reçues dans un réservoir journalier de 75.000 mètres cubes. La prise d'eau de l'usine inférieure du Hourat est placée à l'aval du réservoir. Le canal d'amenée a une longueur de 5.700 mètres environ; il aboutit à une chambre de mise en charge d'où partent deux conduites forcées de 1 m. 60 de diamètre alimentant les 5 groupes de l'usine d'une puissance totale de 50.000 chevaux sous une chute brute de 208 mètres.

Sans les réservoirs installés par la Compagnie du Midi, ces trois mêmes usines fonctionneraient avec un régime irrégulier de 9.000 kw. en étiage, à 90.000 en période de hautes eaux. Avec l'aménagement réalisé, ces usines peuvent fournir d'une manière continue 26.000 kw. de 24 heures, ou 32.000 kw. de 18 heures et 300 millions de kilowatts-heure.

La Compagnie du Midi ne s'en tiendra pas là, elle a projeté d'aménager la vallée de la Haute-Ariège d'une manière semblable à celle de la vallée d'Ossau. Les résultats seront encore plus complets parce que cette vallée peut être régularisée à l'aide d'un lac plus important que celui d'Artouste, et qui peut fournir un réservoir de 58.000.000 de mètres cubes au lieu de 23.000.000.

La Compagnie a également envisagé un nouvel amé-

nagement de la vallée supérieure de la Têt. Il faut souhaiter que l'amélioration de notre situation financière permettra à la Compagnie du Midi de réaliser bientôt ces projets si importants pour l'économie générale du pays.

b) RÉGIME ADMINISTRATIF DES USINES

Les usines de la vallée d'Ossau, construites pour les besoins de la Compagnie des Chemins de fer du Midi ont un régime juridique extrêmement simple. Elles font incontestablement partie intégrante de la concession du chemin de fer; cela résulte de l'esprit et des termes de la convention intervenue entre l'Etat et la Compagnie (actuellement à l'état de projet).

L'article premier de la convention décide en effet que le Ministre des Travaux Publics concède au nom de l'Etat à la Compagnie des Chemins de fer du Midi, qui accepte cette concession, l'aménagement et l'exploitation en vue de l'électrification des voies ferrées de ladite Compagnie, dans les conditions déterminées par le Cahier des Charges, des ressources hydrauliques des Gaves... La concession est donc bien faite en vue de l'électrification des voies ferrées, et l'article 3 de la convention ajoute que les travaux nécessaires à la création des usines génératrices que comporte l'aménagement hydraulique visé à l'article premier rapporté ci-dessus, auront le caractère de travaux complémentaires de premier établissement.

Ainsi que nous venons de le voir, la concession a été faite en vue de l'électrification du Chemin de fer du Midi, toutefois le Cahier des Charges, encore à l'état de projet au moment où ces lignes sont écrites, décide

que l'entreprise a pour objet « principal » l'alimentation en énergie du réseau ferré de la Compagnie des Chemins de fer du Midi. Il semble donc par *a contrario*, que la Compagnie puisse céder ses excédents de puissance provenant des usines de la vallée d'Ossau à des tierces personnes.

Une preuve certaine de ce fait que nous avançons en commençant ce chapitre, à savoir que les usines font partie intégrante de la concession de force hydraulique de la vallée d'Ossau, résulte de la lecture de l'article 4 du Cahier des Charges.

Celui-ci décide en effet que la concession est octroyée à condition :

1° Que le lac d'Artouste alimente une « usine à établir » sur le Gave du Brousset (usine dite d'Artouste);

2° Que les eaux des Gaves du Brousset, de Bious et du Soussouéou serviront à alimenter une « usine à établir » sur le Gave d'Ossau (usine dite de Miégebat);

3° Que les eaux du Gave d'Ossau serviront à alimenter une « usine à établir » près de Laruns (usine dite du Hourat).

Il résulte donc bien de ces prescriptions que la construction des usines de la vallée d'Ossau n'était pas facultative pour le concessionnaire, car c'est la condition même de la concession de force hydraulique, mise elle-même en harmonie avec la concession du chemin de fer.

En outre, les dispositions des ouvrages, en tous leurs détails, doivent, aux termes du Cahier des Charges, faire l'objet de projets qui seront soumis à l'approbation administrative.

Bien que l'objet « principal » de la concession soit

la fourniture d'énergie électrique aux chemins de fer du Midi, l'article 14 du Cahier des Charges autorise la Compagnie à vendre « au public » ses excédents d'énergie à des prix homologués par le Ministre des Travaux Publics. Toutefois, comme ce n'est pas là l'objet « principal » de la concession, et que celle-ci se préoccupe avant tout de l'exploitation du chemin de fer, il est spécifié que les clauses des contrats de vente de ces excédents au public devront permettre à la Compagnie concessionnaire de reprendre la disposition de l'énergie, lorsque les besoins de l'exploitation du chemin de fer le rendront nécessaire.

Le Cahier des Charges spécifie que la présente concession prendra fin en même temps que la concession du Chemin de fer du Midi, et sera assujettie aux mêmes conditions pour la reprise des installations par l'Etat, en fin de concession, en cas de rachat ou de déchéance.

On retrouve ici, ainsi que nous l'avons déjà signalé à maintes reprises, le désir d'harmoniser deux concessions: celle du chemin de fer et celle de force hydraulique; on a voulu éviter les discordances résultant de dispositions diverses et peut-être contraires, touchant aux termes de ces deux concessions, et au droit de retour de l'Etat dans chacune d'elles.

Ainsi les difficultés sont écartées, les concessions expirent en même temps et les ouvrages faisant partie de la concession sont incorporés aux dépendances du chemin de fer, comme eux ils feront retour à l'Etat en fin de concession, c'est là le sort des usines électriques dont la construction était obligatoire pour la Compagnie concessionnaire.

Les usines de la vallée d'Ossau font donc bien partie intégrante de la concession de force hydraulique octroyée à la Compagnie du Midi et sont soumises aux prescriptions de la loi du 16 octobre 1919. Il est intéressant de se rappeler qu'elles auraient pu y échapper, en vertu de l'article 29 de cette loi: « les usines... faisant partie intégrante d'entreprises déclarées d'utilité publique... ne sont pas soumises aux dispositions de la présente loi ».

Ici encore, comme pour les usines de la Haute-Dordogne, on a préféré se soumettre à la loi de 1919, mais en conciliant dans le Cahier des Charges les dispositions de cette loi qui auraient pu créer des difficultés avec les prescriptions du Cahier des Charges de la concession du Chemin de fer. C'est en cela que réside l'utilité de l'article 29 précité; cet article a permis de réaliser cette conciliation en écartant les prescriptions de la loi de 1919 qui auraient pu être gênantes. Cette loi d'ailleurs est appliquée, quant à son reste, car elle permet de prendre en considération l'intérêt général et d'aménager rationnellement nos ressources hydrauliques; c'est ce qui a été réalisé au mieux dans la magnifique vallée d'Ossau grâce à la conjugaison des usines en cascade.

3° Usines hydro-électriques alimentant une entreprise d'Etat déclarée d'utilité publique

Ayant examiné jusqu'à présent le régime juridique d'usines hydro-électriques alimentant des services de

traction, tramways ou chemins de fer, passons à l'étude d'usines faisant partie intégrante d'entreprises d'Etat déclarées d'utilité publique, constituées régulièrement sous le régime de la loi du 8 avril 1898, bien avant la promulgation de la loi du 16 octobre 1919, et qui, par conséquent, auraient pu y échapper. Nous constaterons par l'exemple que nous aurons choisi, qu'ici encore, il a semblé préférable de soumettre, néanmoins, les entreprises électriques en question, aux prescriptions de la loi de 1919, en harmonisant la concession de force hydraulique avec celle du groupe industriel (usine électro-chimique).

La concession sous le régime de la loi du 16 octobre 1919 a été exigée par une loi spéciale du 15 décembre 1921, sans doute pour les mêmes raisons que dans les cas envisagés précédemment. Il est, en effet, préférable d'avoir des usines hydroélectriques soumises à un régime à peu près uniforme, régime ayant pris en considération l'intérêt général (réserves d'énergie, redevances, contrôles).

Nous allons raisonner sur le cas des usines hydroélectriques des Pyrénées de la Société des Produits azotés.

La Société des Produits azotés fabrique la cyanamide calcique. Elle a trois usines : l'une à Martigny-Valais (Suisse), une seconde à Bellegarde (Ain) et la troisième à Lannemezan (Hautes-Pyrénées); celle-ci qui va nous retenir, comporte deux usines hydroélectriques, l'une à Bordères, l'autre à Loudenvielle.

Le service des Poudres de l'Etat avait entrepris en 1917 d'installer à Lannemezan une usine destinée à produire la cyanamide calcique et le carbure de cal-

cium nécessaires à ses fabrications: les installations comprenaient également les deux usines hydroélectriques de Bordères et Loudenvielle, sur la Neste du Louron, d'une puissance moyenne totale de 8.000 kilowatts environ, ainsi que la ligne de transport pour amener cette énergie à l'usine de Lannemezan.

En 1920, ces installations n'étaient pas terminées, il avait été dépensé plus de 38 millions, et il était nécessaire de prévoir pour leur achèvement, une dépense supérieure à 20 millions.

Pour diverses raisons, l'Etat ayant considéré qu'il lui était inopportun d'achever et d'exploiter par lui-même cette usine de Lannemezan en temps de paix, s'est adressé à la Société des Produits azotés avec laquelle d'ailleurs il avait déjà passé différents contrats, pour lui demander de se charger de l'achèvement de la construction et de l'exploitation de cette usine.

A la date du 7 mars 1919, un décret était intervenu, déclarant d'utilité publique, l'acquisition des terrains nécessaires pour l'aménagement des deux chutes de la Neste du Louron (Hautes-Pyrénées). Ce décret fut rendu en conformité de la loi du 28 mai 1915, tendant à faciliter l'exécution des travaux publics déclarés urgents pendant la durée des hostilités, et disposant que la déclaration d'urgence aurait lieu par décret.

L'acquisition des parcelles de terrains nécessaires à la construction de l'usine de Bordères était faite par l'Etat; les travaux exécutés, comme travaux militaires pour le compte du Ministre de la Reconstitution Industrielle. Ce Ministre fut autorisé à dériver la rivière

de la Neste du Louron, sous la réserve d'y laisser en tout temps à l'aval du barrage de dérivation un débit de 300 litres par seconde au minimum.

Enfin le décret décide qu'un arrêté préfectoral fixerait les conditions de l'usage de la prise d'eau.

Cet arrêté préfectoral fut rendu le 28 avril 1919. Une instruction régulière de l'affaire eut lieu, conformément à la loi du 8 avril 1898 et au décret du 1^{er} août 1905 notamment, enquêtes, visite des lieux, rapports des ingénieurs des Ponts et Chaussées, etc. L'arrêté préfectoral décida que l'Etat pourrait, sans autorisation nouvelle, changer la destination de son usine, ainsi que les dispositions des ouvrages utilisant la force motrice.

Le 15 décembre 1921, une loi vint approuver une convention intervenue le 14 janvier 1921, ainsi que différents avenants des 5 avril, 17 juin, et 17 septembre de la même année, entre le Ministre de la Guerre agissant au nom de l'Etat et la Société des Produits azotés, en vue de la concession à cette Société, pour une durée de soixante-dix années du groupe industriel de Lannemezan (usine électrochimique et usines hydroélectriques annexées) dépendant du service des Poudres.

Il est spécifié dans la convention qu'à l'expiration de cette période, l'Etat reprendra gratuitement possession de tous les terrains, installations et droits concédés à la Société, ainsi que toutes les installations établies sur lesdits terrains par la S. P. A. au cours de la période envisagée.

En outre, et moyennant le remboursement par l'Etat à la S. P. A. de leur valeur non amortie dans les comp-

tes, l'Etat pourra prendre possession, à l'expiration de la convention, de tous les terrains acquis et installations édifiées sur ces terrains par la S. P. A. qu'il jugerait nécessaires ou utiles au fonctionnement ou à l'exploitation des installations édifiées sur le terrain de l'Etat ou faisant partie de la même exploitation industrielle.

Il est décidé que la S. P. A. pourra disposer à son gré de l'énergie électrique produite par les usines qu'elle établira elle-même, le cas échéant, mais il est bien entendu que cette libre disposition n'affranchit pas la S. P. A. des dispositions légales et réglementaires relatives aux concessions de forces hydrauliques et de transport d'énergie, ni des redevances spéciales y afférentes.

L'Etat se réserve une certaine redevance par kilowatt-heure produit et une participation aux produits nets de l'entreprise.

L'avenant du 17 juin 1921 précise, en ce qui concerne le droit de disposer de l'énergie des chutes et des usines hydroélectriques de Bordères et Loudenvielle, que la Société des Produits azotés s'engage à se soumettre aux conditions qui seront fixées par un acte de concession spécial, établi conformément à la loi du 16 octobre 1919.

Toutefois, il faut bien reconnaître que cette demande de concession devait présenter quelque chose d'un peu artificiel, car une demande de concession doit normalement être présentée avant que l'édification des ouvrages ne soit commencée, or, ici ils sont non seulement commencés, mais même terminés. Néanmoins cette concession dans l'esprit de la loi de 1919, n'était

pas inutile, car la loi de 1919 a établi certaines prescriptions qui n'avaient pas été envisagées dans la convention du 14 janvier 1921 et qu'il importait de préciser. C'est pourquoi ce qui doit sembler présenter un certain caractère artificiel, c'est non pas la concession en elle-même, car elle réglemente des points importants et qu'il aurait pu être dangereux de laisser dans l'ombre, mais bien plutôt la procédure de la demande de concession pour l'établissement de chutes et usines édifiées depuis déjà plusieurs années. Ce n'est pas sans sourire que l'on se représente, conformément à l'article 10 du décret du 30 juillet 1920, le garde de ville annonçant à son de trompe ou de caisse l'ouverture d'une enquête sur un avant-projet d'aménagement de chutes existant depuis de longues années; on s'imagine la mine joviale des badauds qui l'écourent, peut-être non sans lui lancer des quolibets, tout en parcourant des yeux les belles affiches blanches de la Préfecture prescrivant l'ouverture de l'enquête.

Quoi qu'il en soit, comme il devait y avoir concession dans les termes de la loi du 16 octobre 1919, cette procédure tardive eut lieu entièrement (pétition sollicitant la concession de chute d'eau, convention, enquête, avis des différentes autorités compétentes, etc.). Un décret rendu en Conseil d'Etat à la date du 30 janvier 1929, c'est-à-dire plus de huit ans après l'entrée en jouissance des usines hydroélectriques par la Société concessionnaire, concéda l'établissement et l'exploitation d'une usine hydroélectrique dite de Bordères sur la Neste du Louron. Ce décret décide que l'exécution et l'exploitation des ouvrages de l'usine hydroélectrique de Bordères, dont la construction a

été autorisée et déclarée d'utilité publique par le décret du 7 mars 1919, dont on se souvient, auront lieu par voie de concession, dans les conditions de la convention du 20 mai 1928 qu'il approuve, et conformément aux prescriptions du Cahier des Charges.

Dans son article premier, le Cahier des Charges indique que l'énergie produite par la chute de Bordères sera utilisée « directement » dans l'usine électrochimique de Lannemezan concédée à la Société concessionnaire; néanmoins, il autorise la Société à utiliser « aussi » cette énergie pour la vente aux services publics et au public de la région du Sud-Ouest.

Il résulte de ces derniers mots que, bien que concédée pour les besoins de l'usine électrochimique de Lannemezan et bien que faisant partie intégrante de ce groupe industriel, l'usine de Bordères peut fournir de l'énergie au public de la région

Nous venons de dire que l'usine de Bordères faisait partie intégrante de la concession; aucun doute n'est possible après la lecture de l'article du Cahier des Charges, concernant la consistance de la concession. Il s'exprime ainsi: « Seront considérés comme dépendances immobilières de la concession, tous les ouvrages utilisés pour l'aménagement et la production de la force hydraulique devant faire retour gratuitement à l'Etat en fin de concession, et notamment le barrage de retenue, les ouvrages d'emmagasinement, les ouvrages de prises d'eau, canalisations, ouvrages régulateurs ou de décharge, les moteurs hydrauliques (turbines et accessoires), ainsi que les terrains qui les supportent ou y donnent accès et les bâtiments ou partie de bâtiments qui les

« abritent, les terrains submergés s'ils appartiennent
« au concessionnaire, etc. ».

De la lecture de l'article 37 du Cahier des Charges envisageant la reprise des installations en fin de concession, la même constatation s'impose; l'usine fera retour à l'Etat en tant que partie intégrante de la concession. En effet, il est dit à l'article 37 « à l'époque fixée pour l'expiration de la concession... L'Etat prendra possession de toutes les dépendances immobilières de la concession ».

L'exécution de tous les ouvrages dépendant de la concession devra, aux termes du Cahier des Charges, être autorisée par l'Administration. De même, les réparations des ouvrages resteront soumises au contrôle de l'Administration.

La concession de la chute de Bordères doit prendre fin en même temps que celle du groupe industriel de Lannemezan. On a voulu ici encore harmoniser ces deux concessions.

Telle est dans ses grandes lignes la consistance juridique de l'usine de Bordères, génératrice d'une partie de l'énergie nécessaire au groupe industriel concédé à Lannemezan. Nous savons qu'une deuxième usine hydroélectrique, celle-ci située à Loudenvielle a été elle aussi concédée pour remplir la même fin. En ce qui la concerne, bien que le décret de concession ne soit pas encore rendu à l'heure où nous écrivons ces lignes, nous croyons pouvoir affirmer qu'il est identiquement le même que celui du 30 janvier 1929 que nous venons de commenter pour l'usine de Bordères.

CHAPITRE V

LA DERNIÈRE ÉVOLUTION DE LA COMPAGNIE DU MIDI

Le programme complet de la Compagnie du Midi, comporte, en plus de l'aménagement de la vallée d'Os-sau, l'aménagement de la haute vallée de l'Ariège et de la vallée supérieure de la Têt. Tout récemment, la Compagnie du Midi vient d'évoluer en un sens qui, s'il ne change en rien les résultats techniques attendus, modifie du tout au tout la consistance juridique des usines projetées. De même que la Compagnie P.-L.-M. pour l'électrification de sa ligne de Culoz à Modane, achète le courant à des tiers, de même, pour réaliser l'électrification de la vallée de l'Ariège et celle de la Têt, la Compagnie du Midi renonce à le faire par elle-même, comme pour la vallée d'Os-sau. Elle a créé, il y a quelques mois à peine, une filiale, la Société Hydro-Electrique du Midi (S. H. E. M.) dans laquelle le Ministre des Travaux Publics l'a autorisée à entrer.

Cette Société, appelée au plus brillant avenir, réalisera et au delà le programme de la Compagnie du

Midi; l'article 3 des statuts de S. H. E. M. énonce que la Société a pour objet:

« L'obtention de toutes concessions et autorisations
« de constructions et d'exploitation d'usines hydro-
« électrique et de réseaux de transport de force, la
« construction et l'exploitation d'usines thermiques,
« ayant pour but de produire, transporter ou distri-
« buer l'énergie électrique;

« La fourniture et la vente à tous particuliers ou
« services publics, ainsi que l'utilisation par la So-
« ciété elle-même, de l'énergie électrique provenant
« de toutes usines... »

On saisit par ce dernier paragraphe pourquoi la Compagnie du Midi *vient d'évoluer*, et renonce à créer elle-même ses propres usines génératrices, c'est afin d'avoir les mains libres vis-à-vis de l'Administration et de pouvoir, sans aucune contrainte, vendre l'énergie qu'elle produit à qui bon lui semble. C'est là élégamment et très légalement tourner le problème de la vente des excédents d'énergie par une Compagnie concessionnaire d'un service public. La question est entièrement inversée. Au lieu que ce soit la Compagnie du Midi, autorisée à vendre ses excédents après avoir servi ses propres besoins, c'est une Société privée, filiale de la Compagnie, vendant du courant électrique à des tiers, mais réservant les trois quarts de sa production à la Compagnie du Midi.

Le programme actuel de la Société Hydro-Electrique est le suivant :

1° Aménagement des deux usines de la région de Cailhaouas:

Usine de Lassoula (supérieure);

Usine de Tramesaïgues (inférieure);

Deux chutes: l'une sur Lassoula, l'autre sur l'Ape.

Ces deux usines avaient été concédées antérieurement à l'U. P. E. P. O. un nouveau décret en autorise la rétrocession à S. H. E. M.

2° Aménagement du lac Lanoux et déversement dans la Têt;

Construction des usines de Thuès et d'Olette.

Agrandissement des usines actuelles de Laccassagne et de Fontpédrouse.

3° Aménagement de la vallée de l'Ariège:

Usines au fil de l'eau: Mérens et Savignac.

4° Participation aux autres Sociétés: Forces Motrices des Pyrénées-Orientales.

Ce programme se résume en deux mots: Production et vente d'énergie.

Bien que très récente, le capital de S. H. E. M. est passé successivement de vingt à quarante, puis à soixante millions de francs; en fin d'année, il sera probablement à quatre-vingt millions.

La S. H. E. M. qui groupe dans son sein la Compagnie des Chemins de fer du Midi, la Société Minière et Métallurgique de Pénarroya, la Société des Produits azotés, et l'Union des Producteurs d'Electricité des Pyrénées-Orientales, est administrée par un groupe de personnalités de ces différentes Sociétés.

Son Conseil d'administration se compose de :

M. Tirard, président;

M. Maroger, vice-président (U. P. E. P. O.);

M. Sergent, vice-président (Banque de l'Union Parisienne);

M. Paul, administrateur délégué (Compagnie du Midi);

M. Bachellery, administrateur (Compagnie du Midi);

M. Pereire, administrateur;

M. Gall, administrateur (S. P. A.);

M. Bélugou, administrateur (Pénarroya).

La Compagnie du Midi, qui possède les trois quarts des actions, s'est réservée les trois quarts de la production; les autres sociétaires se partagent, pour eux-mêmes ou pour la vente, le surplus qui leur est fourni au prix de revient.

On saisit donc par cet exposé la dernière évolution de la Compagnie du Midi pour la production du courant nécessaire à son électrification. Cette nouvelle conception change totalement la nature juridique des usines hydro-électriques alimentant ses chemins de fer. Tandis que les anciennes usines faisaient partie intégrante de la Compagnie du Midi, les nouvelles perdront ce caractère; outre que leur objet est changé, ce n'est plus la seule électrification des chemins de fer, la concession n'en sera plus octroyée à la Compagnie des Chemins de fer du Midi, mais à S. H. E. M.

Telle est, dans son ensemble, la dernière et importante évolution de la Compagnie du Midi.

CHAPITRE VI

A QUELLES CONDITIONS UNE USINE HYDRO-ÉLECTRIQUE CONSTRUITE PAR UNE COMPAGNIE CONCESSIONNAIRE D'UN SERVICE DÉCLARÉ D'UTILITÉ PUBLIQUE ET POUR LES BESOINS DE SON SERVICE FAIT-ELLE PARTIE INTÉGRANTE DE LA DITE CONCESSION ?

Il suffit de poser l'énoncé de la question que nous nous proposons de résoudre, pour en entrevoir un des principaux intérêts, celui du sort de l'usine hydro-électrique, génératrice de la force utilisée par le service public, à la fin de la concession.

Sera-t-elle considérée comme faisant partie intégrante de la concession à laquelle elle est rattachée, et suivra-t-elle le sort des biens mobiliers et immobiliers de celle-ci lors de son expiration ?

Sera-t-elle considérée comme indépendante de cette concession et ayant une vie propre déterminée par la concession ou l'autorisation préfectorale l'ayant réglementée ?

Tels sont les deux points que nous allons examiner en faisant l'étude d'un cas pratique qui s'est posé il y a quelque temps déjà, et pour lequel intervint une consultation officieuse d'une des sommités de cette matière spéciale du droit administratif français.

Un décret, rendu à la fin du siècle dernier, avait déclaré d'utilité publique l'établissement dans la ville de L..., d'un réseau de trams à traction mécanique destiné au transport des voyageurs, et la ville avait cédé cette concession à une Compagnie privée.

Le Cahier des Charges prévoyait les conditions du retour à l'autorité concédante de la voie ferrée et de ses dépendances en fin de concession, dans les termes suivants: « A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, l'autorité concédante sera subrogée à tous les droits du concessionnaire sur la *« voie ferrée et ses dépendances »*. Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien *la voie ferrée et tous les immeubles faisant partie du domaine public qui en dépendent*. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant de ladite voie, tels que les barrières et les clôtures, les changements de voie, plaques tournantes, réservoirs d'eau, etc.

Au cas où des installations seraient établies en vue de la transmission et de la production de la force motrice nécessaire au service du tramway, ces installations seraient en fin de concession remises à l'autorité concédante.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, l'Etat aura le droit de saisir les revenus du tramway et de les employer à rétablir en

bon état *la voie ferrée et ses dépendances*, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation ».

En conséquence des obligations par elle assumées, la Compagnie concessionnaire fit construire une usine électrique sur les bords d'une rivière.

Quelle était donc la nature juridique de cette usine? Faisait-elle partie intégrante ou non de la concession des tramways?

Remarquons en débutant que le concessionnaire n'avait pas l'obligation de construire cette usine électrique, mais seulement celle de construire et exploiter un réseau de tramways dont la traction aurait lieu par « moteurs mécaniques ». Le Cahier des Charges étant muet sur le mode de production ou d'acquisition de l'énergie nécessaire à la mise en œuvre de ces « moteurs mécaniques », il était loisible au concessionnaire de se procurer l'énergie nécessaire soit en l'achetant à des tiers, soit en la produisant lui-même. Nous avons vu qu'il avait préféré la produire lui-même; dans ce cas, quel était donc le régime juridique de l'usine qu'il avait construite?

Nous avons reproduit ci-dessus les termes intéressants du Cahier des Charges. L'autorité concédante est subrogée, en fin de concession, aux droits de la Compagnie sur la « voie ferrée et ses dépendances ». « Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien la voie ferrée et tous les immeubles faisant partie du domaine public qui en dépendent ».

La seule ambiguïté pourrait résulter du mot « dépendances » inséré dans cet article du Cahier des Charges. Mais peut-on prétendre qu'une usine électri-

que soit une dépendance de la voie ferrée qu'elle alimente?

Dans le cas présent, nous ne le pensons pas, car cette usine ne fait pas partie du domaine public sur lequel la voie ferrée a été posée, son terrain ayant été acheté à titre privé par la Compagnie des Tramways, et l'usine n'étant pas mentionnée dans l'énumération des dépendances de la voie faite au Cahier des Charges. Celui-ci s'exprime ainsi : « Il en sera de même (c'est-à-dire devront faire retour à l'autorité concédante) de tous les objets immobiliers dépendant de ladite voie tels que les barrières et les clôtures, les changements de voies, plaques tournantes, etc. ». L'usine n'étant pas mentionnée dans cette énumération, alors que des objets de valeur médiocre y sont rappelés expressément, on doit en conclure logiquement qu'elle ne fait partie ni des « objets immobiliers dépendant de ladite voie », ni des « immeubles faisant partie du domaine public qui dépendent de la voie ferrée » et qui eux devront revenir au pouvoir concédant en fin de concession.

D'ailleurs on peut ajouter que les cahiers types des concessions de tramways établis par décret du 13 février 1900 et 20 novembre 1917 prennent soin de citer parmi les dépendances de la concession et rappelées à l'article 17 du Cahier des Charges les « usines » : « Le concessionnaire sera tenu de remettre à l'autorité concédante la voie ferrée et les immeubles qui en dépendent, les « usines » et engins de production et de transport de l'énergie électrique. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant de ladite voie ferrée ».

Remarquons aussi d'ailleurs, que même avant le décret de 1900 qui prescrit de ranger les usines parmi les dépendances de la concession, beaucoup de Cahiers des Charges les avaient expressément mentionnées (Tram de Lyon à Caluire, décret du 11 septembre 1896; Tram du Mans, décret du 9 décembre 1896, etc.).

Par contre, d'autres Cahiers des Charges ne les mentionnent pas expressément; (Champ de Mars à la Mairie de Saint-Ouen, décret du 27 septembre 1897; Melun, 8 octobre 1899, etc.).

En ce qui concerne ces derniers Cahiers des Charges nous avons rappelé précédemment l'avis très autorisé de M. Colson, paru dans son traité de législation des chemins de fer et tramways: « Parmi les dépendances immobilières de la ligne (devant faire retour à l'autorité concédante), les nouveaux Cahiers des Charges types comprennent explicitement les installations destinées à la production et au transport de la force motrice, qui ont une grande importance pour les tramways et les chemins de fer mûs par l'électricité... » Mais M. Colson d'ajouter: « Ces dispositions nouvelles nous paraissent d'ailleurs conformes à l'interprétation que doivent recevoir les contrats anciens, dont le texte n'entre pas dans les mêmes détails; les usines, bureaux, dépôts de matériel reliés par rail à la voie, doivent toujours figurer dans les dépendances qui font retour à l'autorité concédante quand ils sont établis dans des immeubles spécialement affectés à cet emploi ».

Par *a contrario*, on peut donc estimer que les usines, au sujet desquelles le Cahier des Charges n'est pas

explicite, et qui ne sont pas établies dans des immeubles spécialement affectés au seul service de la traction, sont et demeurent propriétés privées de la Compagnie et ne font pas partie de la concession des tramways.

Le Conseil d'Etat, dans un arrêt du 15 février 1902 (Rec. des arrêts du Cons. d'Etat, 1902), a jugé que, le fait pour une usine d'être destinée à la production de l'énergie nécessaire à l'exploitation suffit à la placer en dehors des dépendances des lignes. En réformant sur ce point une décision du Conseil de Préfecture de la Sarthe, le Conseil d'Etat déclarait que l'usine de la Société l'Ouest Electrique étant destinée à produire l'énergie nécessaire à la traction des voitures sur les lignes dont ladite Société est concessionnaire, « qu'ainsi elle n'est pas une dépendance de ces lignes ». Dans le même sens, arrêt du Conseil d'Etat du 7 février 1913 (Rec. des arrêts du Cons. d'Etat, 1913, p. 177).

Mais nous savons aussi que nombre de Cahiers des Charges des concessions de tramways portent dans leur article 17 cette mention : « Au cas où des installations seraient établies en vue de la production ou de la transmission de la force motrice nécessaire au service du tramway, ces installations seraient, en fin de concession, remises gratuitement à l'autorité concédante ».

Ne pourrait-on alors prétendre, qu'en vertu de cet article, l'usine doive faire retour au pouvoir concédant, celle-ci étant considérée comme une « installation » visée par l'article précédent ?

Remarquons d'abord que le mot « installation » est

un terme bien vague pour vouloir signifier « usine » ; des installations en vue de la production ou de la transmission de la force motrice ne sont pas forcément des usines.

En outre, une jurisprudence formelle repousse le terme vague « installation » pour désigner une construction aussi importante qu'une usine.

Dans une espèce jugée par le Tribunal de la Seine le 23 juin 1904, il s'agissait de savoir si une usine électrique faisait ou non partie d'une concession. Le Cahier des Charges énonçait exactement les termes que nous avons reproduits plus haut : « Le concessionnaire sera tenu de remettre (au pouvoir concédant) en bon état d'entretien la voie ferrée et tous les immeubles faisant partie du domaine public qui en dépendent. Il en sera de même de tous les objets immobiliers qui dépendent de ladite voie, plaques tournantes... ainsi que des installations faites en vue de la production et de la transmission de la force motrice nécessaire au service des tramways ».

Pour le Tribunal, l'usine électrique ne fait pas partie de la concession, et il donne trois arguments principaux :

1° La création de l'usine était facultative pour le concessionnaire, le Cahier des Charges ne lui en faisant pas une obligation ;

2° L'affectation de l'usine au domaine public ne peut résulter d'aucun acte administratif, il n'y a eu en effet aucune autorisation sollicitée de l'Etat ni pour l'acquisition des terrains, ni pour la construction de l'usine, et le pouvoir concédant n'a pas exercé son pouvoir de contrôle sur les plans de l'usine ;

3° Le mot « installation » ne saurait s'appliquer à un immeuble et avoir pour conséquence de la faire passer du domaine privé dans le domaine public, car dans un Cahier des Charges tous les engagements doivent être précis.

Dans son arrêt du 29 mars 1905, la Cour de Paris reprend ces arguments en précisant que le « mot installation ne saurait s'appliquer à une usine de production, mais seulement aux dispositifs d'appareils, à l'équipement électrique, que, s'il se fût agi d'une usine, le terme eût été tout autre et que la question était assez grave pour appeler l'attention et exiger la précision.

Que les bâtiments ont été construits, la surface achetée et l'installation électrique acquise aux frais de la Société, sans qu'elle fût déterminée, surveillée ou même autorisée par l'Etat ».

La Cour rappelle une instruction ministérielle du 9 octobre 1899 qui prescrivait « de ne pas comprendre, en principe, dans les dépendances des trams les usines génératrices d'énergie électrique ou autre, parce que, dans la plupart des cas, elles ne sont pas à l'usage du public et ne l'intéressent pas ».

La Cour de Cassation ayant, par un arrêt du 17 mai 1909, cassé la décision de la Cour d'appel, non que celle-ci eût mal jugé, mais pour cette raison que les tribunaux judiciaires sont incompétents pour interpréter des actes administratifs tels que les Cahiers des Charges, le Conseil de Préfecture de la Seine fut saisi, à son tour, en tant que Tribunal administratif compétent, et rendit son arrêté le 12 juillet 1912.

Pour lui aussi, l'usine ne fait partie de la conces-

sion. Il déclare: « On ne doit regarder comme dépendance d'une voie ferrée et comme incorporée à ce titre au domaine public que les immeubles qui font partie intégrante de la voie ferrée et ceux dont la construction et l'aménagement sont indispensables au fonctionnement du service; ce n'est qu'au cas d'une stipulation formelle obligeant la Compagnie à produire elle-même l'énergie, que l'usine construite dans ce but devrait être considérée comme une dépendance de la voie ferrée: le mot *installation* doit être considéré comme ne s'appliquant qu'à des dispositifs et appareils isolés servant à l'obtention ou à la transmission de la force motrice et tel qu'il s'en trouve sur un grand nombre de voies ferrées comportant des modes divers de traction mécanique; il n'a pu entrer dans l'intention des parties de comprendre dans cette expression, une usine complète tout à fait distincte de l'appareillage de la voie ferrée, une semblable intention ne saurait se déduire que de l'emploi du mot *usine*.

(Ces différentes décisions sont rapportées dans les circulaires 737, 485 et 912 de l'Union des Tramways et Chemins de fer d'intérêt local de France).

Dans le même sens, un arrêt du Conseil d'Etat du 7 février 1913 (Rec. p. 177). L'usine électrique est propriété privée de la Compagnie des Trams « attendu qu'aucune disposition du Cahier des Charges n'impose au concessionnaire l'obligation de créer une usine génératrice ».

Enfin, un dernier critérium permettant de rechercher si oui ou non une usine fait partie intégrante d'une concession, c'est de voir si elle paye ou non la

taxe de mainmorte. Cette taxe étant représentative des droits de mutation n'est pas due si l'usine fait partie de la concession, c'est-à-dire doit revenir à l'Etat, car les immeubles du domaine public sont inaliénables (arrêt du Conseil d'Etat du 11 février 1898, Leb. p. 93).

Si donc le concessionnaire paye la taxe de mainmorte pour son usine, c'est que l'Administration la considère comme rentrant dans le domaine privé et particulier du concessionnaire.

M. Romieu le déclarait dans ses conclusions, sous un arrêt du Conseil d'Etat du 29 juin 1889: « La voie ferrée et ses dépendances sont exemptes de la taxe des biens de mainmorte puisque le chemin de fer est une propriété de l'Etat dont la Compagnie n'a que la jouissance et qu'il ne rentre pas dans l'énumération des propriétés imposables de la loi du 20 février 1849. Ladite taxe ne serait due que s'il s'agissait d'immeubles faisant partie du domaine privé de la Compagnie, car alors l'Etat n'est pas propriétaire ».

CHAPITRE VII

“ ÉNERGIE PRODUITE ” ET “ ÉNERGIE UTILISÉE ”

Ce point qui a dû être examiné dans le cas de l'usine du P. C. L. que nous connaissons déjà, présente un très grand intérêt public, et ainsi que nous allons le voir, avant comme après la loi de 1919, on retrouvera les mêmes idées directrices étayant les mêmes arguments.

Rappelons que la Compagnie P. C. L. avait construit, en 1896, l'usine hydraulique dite de « Calypso ». Quelques années plus tard, la Compagnie du Midi obtint du Ministre l'autorisation de prendre l'eau du Gave de Cauterets pour alimenter l'usine hydraulique qu'elle construisait à Soulom. Voulant avoir le maximum de chute immédiatement après le barrage de l'usine de Calypso, elle établit son projet, non en prenant l'eau par un barrage construit à la sortie du canal de fuite de l'usine du P. C. L. dans le Gave, mais en captant l'eau à la sortie de ses turbines. Ce projet ne permettant plus à la Compagnie P. C. L. de profiter

entièrement de l'augmentation de force produite par la jonction, un litige s'éleva entre les deux Compagnies qui fut résolu par arbitrage. Nous allons examiner cette solution des arbitres et nous constaterons qu'elle fut bonne au point de vue juridique, puisque la loi de 1919 (art. 6) a consacré une solution analogue touchant aux droits exercés, et la jurisprudence qui la suivit adopta le même point de vue.

Que faut-il donc entendre par droits exercés dans le cas d'éviction résultant d'une concession nouvelle accordée sur une plus ancienne?

Le principal but des installations de la Compagnie P. C. L. était l'exploitation de son chemin de fer, mais il ne lui était pas défendu, puisque toutes les dépenses de premier établissement étaient à sa charge, de prévoir une usine susceptible de fournir non seulement toute l'énergie nécessaire à son exploitation, mais encore un supplément important pour toute autre industrie; elle aurait obtenu facilement du pouvoir concédant l'autorisation de vendre ce supplément.

Tel a été son but dès l'origine, puisqu'elle a construit son canal d'amenée avec de grandes dimensions. Certes, elle n'a pas exécuté de suite tous les travaux nécessaires pour utiliser la totalité du débit du Gave, car si elle l'avait fait, elle aurait dépensé un capital improductif pendant plusieurs années. Elle n'a exécuté immédiatement que ce qui lui était indispensable pour les besoins de son exploitation naissante, mais elle avait pris ses précautions pour que son usine soit extensible, en se réservant d'augmenter ses installations au fur et à mesure des besoins.

Elle avait donné notamment à son canal d'amenée de grandes dimensions, de manière à ce qu'il puisse débiter un volume d'eau bien supérieur à celui dont elle avait besoin au début de l'exploitation.

En résumé, la Compagnie avait prévu l'avenir et toutes les précautions avaient été prises pour que les installations non modifiables fussent suffisantes, afin d'utiliser plus tard le débit que peut donner son canal d'amenée? Elle était donc en possession d'une propriété, dont elle avait la jouissance pendant toute la durée de la concession et dans la valeur totale de cette propriété, celle de la force motrice utilisable entre pour une large part. Cette force motrice totale dépend uniquement de la hauteur de chute et du débit possible du canal d'amenée.

La Compagnie du Midi, en édifiant son usine de Soulom, est venue troubler le P. C. L. dans son droit d'usage. Pour augmenter la hauteur de chute à utiliser par elle, la Compagnie du Midi a pris les eaux immédiatement à l'aval des turbines existantes de l'usine de Calypso, en privant en partie la Compagnie P. C. L. de la possibilité de jonvaliser les anciennes et les nouvelles turbines.

La Compagnie du Midi prétendait alors que ce n'était là qu'un dommage éventuel pour lequel aucune indemnité ne serait due. Certes, le Conseil d'Etat reconnaît dans sa jurisprudence qu'aucune indemnité n'est due pour un dommage éventuel, mais cette jurisprudence n'est pas applicable au cas d'une usine existante, qui constitue une propriété, dont la valeur vénale est diminuée sans conteste par les travaux d'une autre Compagnie.

Pour se rendre compte de la force de cet argument, il suffit de reprendre les exemples proposés par l'arbitre dans son rapport.

J'ai été sur le point d'exproprier pour une ligne de chemin de fer un moulin qui avait une chute d'eau importante, sur une rivière non navigable. Le propriétaire l'avait acheté avec « l'intention » d'utiliser la force motrice pour éclairer à l'électricité son château voisin, mais il avait ajourné l'installation de la lumière électrique, et depuis plusieurs années, la chute d'eau n'était pas utilisée.

L'Etat aurait-il pu soutenir qu'il ne devait rien pour la suppression de la force motrice sous prétexte que le propriétaire ne s'en servait pas, et qu'il ne lui causait qu'un dommage éventuel puisque ledit propriétaire n'avait que « l'intention » d'utiliser la chute quelques années plus tard.

Evidemment, un pareil raisonnement aurait été absurde car une chute d'eau est une propriété. Peu importe que celui qui la possède, s'en serve ou ne s'en serve pas. Cela ne regarde que lui. Un propriétaire possède une maison qu'il n'habite ni ne loue. Il la laisse à l'abandon. Elle est expropriée; l'expropriant aurait-il le droit de soutenir qu'il ne doit rien, puisque la maison ne donnait aucun produit, il ne va causer aucun dommage à son propriétaire?

Pour aller jusqu'à l'absurde, continue l'arbitre, pourrait-il demander au propriétaire une indemnité sous prétexte qu'en l'expropriant, il va l'exonérer des impôts qui grèvent sa propriété improductive? Evidemment non.

De tout ce qui précède, il résulte que pour fixer la

valeur d'une propriété ou du dommage qui lui est causé, il n'est ni légal, ni équitable de ne tenir compte que du produit que le propriétaire en retire actuellement. Il faut évaluer sa valeur vénale actuelle si elle disparaît complètement, ou la diminution de valeur qu'elle subit par le fait d'autrui. Ainsi le veulent le droit et l'équité.

Dans l'espèce qui nous occupe, la Compagnie du Midi reconnaissait que les travaux exécutés par elle ont diminué la force motrice possible de l'usine de Calypso. Toutefois, elle soutenait que cette diminution ne devait donner lieu à aucune indemnité, puisque la Compagnie P. C. L. ne se servait pas actuellement de toute la puissance disponible de la chute, et que la portion de puissance alors utilisée suffisait à son exploitation actuelle.

Ce raisonnement qui est absolument semblable à celui indiqué à propos du moulin exproprié, n'est ni équitable, ni légal.

D'autres considérations peuvent encore être invoquées dans le même sens.

Supposons que la Compagnie P. C. L. veuille céder toute son exploitation et ses dépendances à une autre Compagnie (avec l'autorisation du pouvoir concédant bien entendu). L'acquéreur, pour accepter un prix, tiendra compte du rendement possible de la chute existante, non seulement pour l'exploitation de la ligne électrique, mais pour la vente des excédents à l'industrie privée. Par suite, le prix qu'il acceptera dorénavant sera inférieur à celui qu'il aurait accepté avant les travaux du Midi.

En résumé, il paraissait de toute évidence que la

Compagnie P. C. L. avait droit à une indemnité basée sur la diminution de puissance que les travaux du Midi avaient occasionnée à son usine. Telle fut d'ailleurs la solution admise par les arbitres, pour solutionner ce différend.

Cette solution, que nous ne saurions d'ailleurs qu'approuver, est corroborée par la loi de 1919 et la jurisprudence qui l'ont suivie (Mestre: la Jurisprudence de la Houille Blanche, p. 24 et suivantes; Sirey). L'article 6 de la loi du 16 octobre 1919 impose en effet aux concessionnaires l'obligation d'indemniser les titulaires de droits à l'usage de l'eau, exercés ou non exercés, qui seraient évincés par l'effet de la concession. En principe, l'indemnité pour droits exercés, sera en nature, c'est-à-dire sous la forme d'une restitution de force, ou si celle-ci n'est pas possible l'indemnité sera en argent.

L'article 6 de la loi de 1919 parle, pour fixer le montant de la restitution, de l'énergie « utilisée » à la date de l'affichage de la demande de concession, mais ce même article donne aux tribunaux un pouvoir d'appréciation discrétionnaire; le juge devra, en prononçant, concilier le respect des droits antérieurs avec l'intérêt de l'entreprise concédée. Le juge aura donc à accomplir une œuvre d'équité, il conciliera des « droits » et des « intérêts ». C'est en somme la formule de l'article 645 du Code civil qui donne au juge, en matière de règlement d'eau, un pouvoir d'arbitre et de conciliateur.

Energie hydraulique « utilisée » et énergie hydraulique « produite » ne sont pas deux mêmes choses. Le tribunal de la Savoie (section d'Albertville, le 26 juil-

let 1927, Sirey 1928-2-105, note de M. A. Mestre) et en appel la Cour de Chambéry le 10 mai 1928 (Dalloz, 1928-2-9; note de M. A. Pépy) en décident ainsi. Tous deux ont estimé, qu'en cas d'éviction de droits d'eau utilisés, la restitution due par le concessionnaire doit porter non seulement sur la force effectivement produite par l'usine, mais aussi sur une énergie supplémentaire correspondant, pour le tribunal, aux « développements raisonnables » dont l'usine est susceptible. Quant à la Cour, elle permet à l'industrie de réclamer « l'énergie indispensable à la marche normale de l'usine, en tenant compte de la force que pourrait produire la quantité d'eau effectivement amenée avec un outillage moderne imposé par les nécessités du progrès et de la concurrence ».

Par énergie utilisée « il convient donc d'entendre non pas celle qui était produite en fait, mais celle que le titulaire du droit aurait été à même de produire étant donné l'état de ses installations en rivière » (Mestre, *op. cit.*, p. 29).

Telle est la consistance d'une usine en ce qui concerne ses droits exercés en cas d'éviction par une concession.

CHAPITRE VIII

LA VENTE DES EXCEDENTS D'ENERGIE

La plupart des cahiers des charges des usines hydro-électriques alimentant des entreprises déclarées d'utilité publique, contiennent une clause concernant la vente des excédents d'énergie à des tiers. Cette clause est extrêmement importante, car, ainsi que nous allons le constater, de son absence, de graves difficultés peuvent surgir si le concessionnaire désire vendre du courant.

L'objet de l'entreprise est défini par la convention et le Cahier des Charges; c'est par exemple de fournir l'électricité nécessaire à la traction des chemins de fer. En l'absence de toute disposition, on devrait décider qu'il serait interdit à la Compagnie concessionnaire de vendre de l'énergie au public. Cela résulte d'un grand principe de droit administratif « le principe de la spécialité ». Les personnes naturelles peuvent n'être pas également capables, il en est de même des personnes morales. Comme le dit M. Berthélemy

dans son Manuel de Droit administratif, un service dont la fonction exclusive est l'enseignement, un lycée, par exemple, ne saurait, par le fait d'une libéralité, se charger d'un rôle hospitalier.

La règle de la spécialité ne s'applique pas seulement aux libéralités. Elle a une portée générale. Aucun service public ne peut produire aucun acte, qui ne soit prévu dans la disposition administrative qui crée le service. C'est ainsi qu'une Société, concessionnaire de l'exploitation d'un service public en rémunération des travaux qu'elle exécute, doit limiter son industrie aux actes prévus dans son cahier des charges (Douai, 11 novembre 1908; le Droit, 27 nov. 1908) (Cass. req., 18 avril 1910. *Gaz. des Tribunaux*, 1-123, 1910). Défense faite à une Compagnie de transports d'exploiter la vente d'énergie électrique; cf. Cass. 5 juillet 1865, Sirey 1865-1-441; note. Défense à une Compagnie de chemins de fer d'exploiter la vente de charbons, cf. Cass. req. 4 avril 1920, Compagnie du Gaz de Lyon contre Compagnie des Tramways (*Gaz. Palais*, 1920-1-143) — Berthélemy, Manuel de D. Adm., p. 604 (1).

Un autre argument dans le même sens résulte du caractère même du contrat de concession. Ce qui est concédé, c'est à proprement parler un « service public à exploiter ». Or, les conditions dans lesquelles cette exploitation aura lieu ne sont pas de nature contractuelle; elles sont de « nature réglementaire ». Des conséquences importantes résultent de ce fait. No-

(1) Dans quelle mesure le concessionnaire d'un service public peut se servir du monopole dont il jouit pour concurrencer des industries similaires. (C. Cass., 13 mars 1906, Rec. *Gaz. des Tribunaux*, 1906, 1^{er} Sem. I, 134, avec note et renvoi. Dissertation de M. Lyon-Caen; *Journal du Palais*, 1884, p. 1065).

tamment, l'Administration qui fait de la concession du service à exploiter la rétribution des charges acceptées n'aliène pas son droit de régler unilatéralement et selon les besoins du public, la marche du service.

Vis-à-vis de l'Administration, le concessionnaire a droit à tous les avantages spécifiés dans le Cahier des Charges, mais il n'a aucun droit qui ne figure pas au contrat. Notamment, il ne pourrait pas utiliser les travaux effectués par lui pour un usage autre que celui qui a été prévu. Aussi, une Compagnie de tramways électriques n'aurait pas le droit, sans permission du concédant, d'utiliser ses usines et appareils pour la distribution de force et de lumière aux particuliers (Berthélemy, *op. cit.*, p. 666).

Mais si une Compagnie concessionnaire possède une usine qui donne des « excédents » d'énergie, c'est-à-dire des quantités d'énergie produites au delà de sa propre consommation mais avec un outillage normal pour son entreprise, ne va-t-elle pas pouvoir les vendre au public, plutôt que de les perdre?

Nous estimons que la loi n'interdit nullement à ces sortes de Compagnies, même si elles sont entreprises de transports en commun, de vendre de l'énergie électrique. Cette interdiction serait d'ailleurs contraire à la technique moderne, qui, dans bien des cas, peut inciter à adjoindre par exemple, une entreprise d'éclairage à un service de tramways. Malheureusement, les contrats de concession et les Cahiers des Charges des entreprises de transport disposent qu'un concessionnaire ne peut engager son capital dans des entreprises autres que l'entreprise même des transports, à moins

d'une autorisation spéciale de l'autorité concédante rendue dans la forme de l'acte de concession lui-même, c'est-à-dire décret ou loi.

S'il arrive néanmoins qu'une entreprise de transport, tramways ou chemin de fer, vende de l'énergie, bien qu'aucune autorisation de l'autorité concédante ne soit intervenue, il nous faut alors distinguer deux hypothèses (1).

Première hypothèse. — La Compagnie concessionnaire ne vend réellement que des « excédents », c'est-à-dire, des quantités supplémentaires produites avec l'outillage normal de ses usines, mais en utilisant par exemple les machines de réserve ou en livrant à la consommation les quantités inutilisées pendant les heures creuses de son exploitation.

Il est bien évident que, dans ce cas, le concessionnaire n'a pas violé les prescriptions de son cahier des charges, puisqu'il n'a investi aucune portion de son capital dans une entreprise autre que celle de ses tramways par exemple. Cette remarque d'ailleurs nous fait comprendre qu'il lui serait interdit d'établir lui-même les canalisations électriques nécessaires à la distribution de l'énergie.

Deuxième hypothèse. — La Compagnie concessionnaire d'un service de transport, par exemple, emploie une partie de son capital à la vente de l'énergie à des tiers. Elle fait fonctionner des machines trop puissantes pour la traction de ses tramways et se trouve de ce fait avoir des suppléments d'énergie qu'elle vend à

(1) *Annales des Ponts et Chaussées*, 1911, n° 17; de la concurrence en matière de distribution d'Énergie Électrique; Weiss et Payen.

des tiers. Dans ce cas, le mot « excédents » est à proscrire, car les quantités d'énergie non utilisées par le service normal de traction de la Compagnie ont été créées par des moyens anormaux.

La Compagnie s'expose alors aux sanctions administratives, pour avoir enfreint les prescriptions de son Cahier des Charges en invertissant une partie de son capital dans une entreprise autre que celle pour laquelle la concession a été octroyée, et, en outre, à des actions judiciaires pour concurrence illicite de la part des entrepreneurs de distribution d'énergie électrique.

La Compagnie des Tramways électriques de Lille vendait de l'énergie électrique au public, mais soutenait qu'elle ne cédait que des excédents. La Société lilloise d'Eclairage électrique contestant les dires de la Compagnie des Tramways lui réclama des dommages-intérêts pour concurrence illégale. La Cour de Douai (cf. nombreuses références, p. 106) par un arrêt du 11 novembre 1908 décida que « la nature de l'entreprise de transport, liée par un contrat de travaux publics, oblige les tramways à se renfermer strictement dans l'objet de leur concession; que, si la vente des excédents d'énergie peut, à la rigueur, être considérée comme l'accessoire licite de l'exploitation des tramways, c'est à la condition que la Société se borne rigoureusement à la vente des véritables excédents que lui impose la marche de ses services, mais qu'en l'espèce, il était loin d'en être ainsi, puisque la Société des Tramways avait installé des machines d'une puissance bien supérieure à ce qui lui était nécessaire pour le fonctionnement de ses tramways; que, dès lors, la

Compagnie des Tramways fait le commerce de l'énergie et qu'elle exerce ainsi une autre industrie que celle pour laquelle elle a été créée ». En conséquence, la Cour fit défense à la Compagnie des Tramways de continuer la vente de ses prétendus excédents, reconnaissant en cela que la Compagnie faisait commerce de force motrice sans y avoir été régulièrement autorisée par le pouvoir concédant.

Un pourvoi contre cet arrêt ayant été déféré à la Cour de Cassation fut rejeté le 18 avril 1910 (cf. références, p. 106); la Cour précise à son tour que « la vente par une Compagnie productrice d'électricité des excédents d'énergie dépassant les besoins de ses services constitue un accessoire licite de son exploitation; ce qui est interdit, c'est la vente des forces produites sans nécessité dans un but de spéculation et uniquement pour être vendues à des particuliers... »

En conséquence, quand un concessionnaire veut disposer de quantités d'énergie qui ne soient pas à proprement parler des « excédents », pour les livrer à des tiers, il lui faut une autorisation de l'autorité concédante qui permettra sous certaines conditions (par exemple, l'exploitation principale devra toujours être servie la première, même au prix de la suppression totale, ou partielle du service de distribution et de vente d'énergie électrique à des tiers; paiement de certaines redevances; soumission à la loi du 15 juin 1906 relative au transport et à la distribution de l'énergie électrique, etc.).

Nous pouvons donc dire avec MM. Weiss et Payen (*op. cit.*): Pour vendre plus que ses excédents, il faut que le concessionnaire se fasse régulièrement autoriser par l'autorité qui a concédé l'entreprise.

Le Conseil d'Etat paraissait peu favorable à la distribution de l'énergie par les tramways. Il exigeait que les tramways eussent des usines spéciales affectées sinon exclusivement, du moins pour leur majeure partie, à leur service et faisant retour au pouvoir concédant en fin de concession. Cette jurisprudence était peu favorable au développement de l'industrie des tramways et de l'industrie de la distribution d'énergie électrique. L'usine représente une si faible valeur dans l'ensemble d'une concession de tramways qu'il paraît préférable de donner aux tramways la faculté de se procurer du courant soit en ayant eux-mêmes une usine mixte, soit en s'adressant à une grande centrale.

Il suffit, pour sauvegarder les intérêts du pouvoir concédant, que celui-ci puisse, en fin de concession ou en cas de rachat, se substituer au concessionnaire pendant un temps déterminé.

Ce sont ces principes plus libéraux qui ont été appliqués en 1911 aux tramways suburbains de Nancy, lesquels ont été autorisés par décret à employer une partie de leur capital à la distribution de l'énergie.

Le Conseil d'Etat semble vouloir persévérer dans cette voie nouvelle, qu'exige impérieusement la technique moderne.

Ayant posé les principes directeurs en cette matière, examinons le cas pratique et réel d'une Compagnie de tramways pour qui la vente d'excédents de courant fut matière à difficultés. Nous saisissons ainsi sur le vif l'importance et les finesses de cette question.

Dans le département de l'A..., un décret de 1907 avait déclaré d'utilité publique l'établissement d'un

réseau de tramways à traction électrique destiné au transport des voyageurs et des marchandises.

Ce réseau comprend trois lignes, pour lesquelles il a été créé deux usines hydroélectriques indépendantes ; l'une dite l'A... pour les deux premières lignes, et l'autre dite d'E... pour la troisième ligne.

En vue de l'établissement éventuel d'une nouvelle ligne de tramways le rétrocessionnaire avait porté à ses frais, risques et périls, la puissance brute de la chute en eaux d'étiage de l'usine dite l'A..., à 608 chevaux-vapeur, soit à une puissance presque double de celle qui était nécessaire pour le tramway construit en même temps que l'usine.

L'exécution de cette nouvelle ligne de tramways, ayant été ajournée, des excédents d'énergie étaient donc disponibles à l'usine d'A... et il était profitable au rétrocessionnaire de pouvoir les vendre au public. Toutefois, cette opération ne pouvait s'accomplir sans formalités administratives, car il s'agissait d'un concessionnaire de travaux publics, et, si, vis-à-vis de l'Administration, le concessionnaire a droit à tous les avantages spécifiés dans le Cahier des Charges, par contre, il n'a aucun droit qui ne figure pas au contrat. C'est une des applications de la règle de la « spécialité » en matière administrative. Ce qui a été concédé, c'est tel service et non pas tel autre.

Mais ceci ne s'applique plus, bien entendu, dès l'instant où l'autorité concédante consent à une extension de ce qu'elle a concédé. C'est ce qui s'est présenté dans le cas qui nous intéresse particulièrement. On était en matière de concession de tramway départemental, l'autorité concédante était donc le départe-

ment représenté par le Préfet, et par un arrêté de 1918, il autorisa le rétrocessionnaire à employer ou à vendre pour l'éclairage ou pour les besoins de l'industrie locale le surplus de l'énergie dont disposerait l'usine génératrice d'A...

Un décret rendu en Conseil d'Etat est venu approuver cette convention de 1918, et autoriser à son tour la vente des excédents d'énergie électrique provenant de l'usine génératrice d'A...

Ainsi donc, pour cette usine, la vente des excédents dans les limites fixées était licite, les ratifications administratives des autorités concédantes étant intervenues.

Par pétition de 1925, le rétrocessionnaire sollicita l'autorisation de surélever le barrage de la chute d'A... ainsi que la concession de l'augmentation de puissance qui devait résulter de cette surélévation.

Cette usine était réglementée par arrêté préfectoral de 1910. Postérieurement à la loi du 16 octobre 1919, le rétrocessionnaire voulant utiliser plus rationnellement les ressources de la rivière dans la section intéressée, fit exécuter des travaux de manière à adjoindre à cette usine dite « des tramways » une nouvelle usine dite « des excédents » et faire passer ainsi la puissance brute de la chute de 530 à 1.800 kw.

S'il s'était agi d'une usine hydroélectrique quelconque, les modifications apportées sans autorisation au barrage auraient nécessité une nouvelle réglementation sous le régime de la loi du 16 octobre 1919 et en raison de l'augmentation de puissance supérieure à 500 kw. cette réglementation aurait dû être faite sous le régime de la concession.

Il nous semble en outre que l'industriel qui surélève ainsi un barrage sans autorisation de l'Administration s'expose à une poursuite en contravention, à l'amende et à la démolition des ouvrages entrepris sans autorisation, tout comme cela s'est produit pour cette Société qui avait établi une prise d'eau sans autorisation sur la rivière du Doubs (Cons. d'Etat, 7 juillet 1926, Lebon, 1927, p. 73).

On proposa de soumettre à un régime unique les deux usines. C'est alors qu'un différend surgit entre les ingénieurs du contrôle du chemin de fer d'intérêt local, qui prétendaient que la totalité de l'installation « Usine du Tramway » et « Usine des Excédents » devait rester dans la concession ferroviaire accordée par le décret de 1907, et le service des Forces hydrauliques qui prétendait au contraire qu'il fallait soumettre l'usine d'A... à une nouvelle concession. L'Administration supérieure saisie de la question fit observer en ce qui concerne le régime administratif de l'usine, que l'usine originellement construite et dont l'établissement a été payé par le département de l'A... fait, sans contestation possible, partie intégrante de ladite concession. Et nous sommes aussi de cet avis.

Mais elle ajoute, d'autre part, que l'usine dite « des Excédents », qui a été établie aux frais exclusifs du rétrocessionnaire, à la suite de la convention de 1918 (cf. ci-dessus) pour régler les conditions de vente des excédents d'énergie disponibles à l'usine génératrice d'A..., ne doit cependant pas être considérée comme constituant une entité administrative distincte. Elle forme avec l'usine dite des « Tramways » une seule et même installation faisant partie intégrante de la concession des tramways.

Ici, quelque autorisée que soit l'opinion que nous

venons de développer, nous ne pouvons pas être de cet avis.

En effet, la convention de 1918, intervenue entre le Préfet agissant pour le compte du département et le rétrocessionnaire, autorise « la vente du surplus de l'énergie » de l'usine d'A..., or ce surplus seul, tel qu'il existait antérieurement à la loi de 1919, est visé par cette convention et il ne saurait être question d'excédents produits par des modifications au barrage. En effet, dans le cas présent on en vient à distinguer entre l'usine dite « des Tramways » et l'usine dite « des Excédents ». Comme il est manifeste que le rétrocessionnaire a exhaussé son barrage pour augmenter ces excédents produits, il y a là un non-sens dans l'emploi du mot « excédent ». Qui dit excédent d'une usine dit quantité produite au delà, mais toutes choses égales d'ailleurs, et non pas quantité produite au delà et par des moyens nouveaux. La preuve que le rétrocessionnaire a employé des moyens nouveaux, c'est que le barrage a été relevé et qu'il y a une usine dite « des Excédents » ; ceux-ci ne sont donc pas fournis par l'usine dite « des Tramways », telle qu'elle existait en 1918.

De ce point de vue, on peut donc dire que la vente des excédents ne répond pas à l'autorisation donnée par la Convention de 1918. S'il n'y a pas lieu de distinguer en ce qui concerne le statut légal de l'usine des Tramways et celui de l'usine dite des Excédents, étant donné qu'à l'expiration de la concession du réseau, tous les nouveaux bâtiments édifiés ou annexés aux usines sur le terrain de la concession, ainsi que les turbines et les machines électriques de l'usine d'A...,

doivent retourner gratuitement à l'autorité concédante des tramways, du moins il y a lieu de modifier le statut légal de l'usine d'A... (tramways et excédents) pour le soumettre à la loi du 16 octobre 1919. En effet, l'augmentation de puissance de l'usine n'est pas due à une amélioration de son régime intérieur, mais à des travaux extérieurs qui ont modifié la hauteur et le volume des eaux, qui ont donc changé sa consistance et dans des proportions telles qu'elle tombe sous le coup de la loi de 1919.

Elle ne peut donc plus bénéficier de son régime antérieur pendant les 75 ans fixés par la loi pour les entreprises antérieurement autorisées à la loi du 16 octobre 1919. Cela résulte de l'article 29 de cette loi, car cette usine faisant partie intégrante d'une entreprise déclarée d'utilité publique n'y est pas soumise. Elle ne peut plus de même bénéficier de plein droit de son ancien régime jusqu'à l'expiration de la concession de tramways comme on aurait pu le prétendre en vertu de l'article 29 de la loi de 1919 (on se rappelle que cet article a pour but de permettre à l'Administration d'appliquer à ces usines faisant partie intégrante d'entreprises déclarées d'utilité publique, un régime identique à celui de l'entreprise dont elles ne sont que l'accessoire). Il lui faut, en effet, se soumettre à des prescriptions administratives, qui, en réglementant cette question de la production et de la vente des excédents, laquelle n'est pas envisagée dans les conditions de fait où elle a eu lieu par la convention de 1918, obligera à reprendre la concession de tramways pour mettre ces deux concessions (concession de force hydraulique et concession de tramways) en harmonie et les fusionner en une seule.

D'autre part, et ceci est un deuxième point très important, en ce qui concerne la régularité de l'établissement de l'usine dite « des Excédents », l'Administration des Travaux Publics a estimé que l'arrêté préfectoral du 14 mai 1910, autorisant le rétrocessionnaire du réseau de tramways à emprunter à la rivière la force motrice nécessaire, n'a limité le débit dont pouvait disposer le permissionnaire que par la seule condition « qu'il serait laissé, en tout temps, à l'aval du barrage, un volume minimum d'eau de 174 litres et a expressément stipulé qu'en raison du caractère torrentiel de la rivière, on pouvait se dispenser de fixer un niveau légal de retenue ».

Et l'Administration de conclure que, puisque la puissance de l'usine n'est pas limitée par l'acte administratif d'autorisation, l'exhaussement du barrage était licite et qu'il serait excessif d'obliger le permissionnaire à se munir d'une autorisation nouvelle pour changer l'état des lieux.

Réserve faite de ce dernier point sur lequel nous reviendrons, constatons que le raisonnement de l'Administration des Travaux Publics aurait été parfaitement exact avant la loi du 16 octobre 1919. On aurait alors pu dire à juste titre qu'étant donnés les termes de l'arrêté préfectoral rappelés ci-dessus, le rétrocessionnaire aurait eu la possibilité d'augmenter le volume des eaux motrices sans demander une nouvelle autorisation.

Pour ce qui est de l'exhaussement du barrage, même antérieurement à la loi de 1919, une autorisation préfectorale était nécessaire par respect pour les dispositions pénales relatives aux contraventions en ma-

tières de cours d'eau. En l'espèce, l'article 12, § 2, de l'arrêté d'autorisation du 14 mai 1910 dispose que « dans le cas où le permissionnaire, après s'être conformé aux dispositions prescrites, changerait ensuite l'état des lieux fixé par le présent règlement, sans y être autorisé, l'Administration pourra, suivant les circonstances, prononcer la déchéance du permissionnaire ou mettre son usine en chômage; et, dans tous les cas, elle prendra les mesures nécessaires pour faire disparaître, aux frais du permissionnaire, tout dommage provenant de son fait, sans préjudice de l'application des dispositions pénales relatives aux contraventions en matière de cours d'eau ».

Dans ces conditions et dans le cas présent, une application stricte de ces prescriptions aurait dû entraîner une sanction. Tel ne fut pas cependant l'avis de l'Administration supérieure des Travaux Publics, probablement en raison de la bonne foi des parties en cause et d'une certaine disproportion entre la peine et l'infraction commise.

Nous avons dit qu'on aurait pu concevoir avant, mais non plus après, la loi du 16 octobre 1919, le raisonnement du Conseil Général des Ponts et Chaussées admettant, qu'étant donnés les termes de l'arrêté préfectoral d'autorisation, le rétrocessionnaire ait pu augmenter la force motrice, dont il disposait par des ouvrages nouveaux.

En effet, pour rester dans l'esprit de la loi, il faut constater que celle-ci a opéré une expropriation générale de la force motrice des marées, lacs, rivières et glaciers, au profit de l'Etat.

Cette loi a en outre permis aux entreprises autori-

sées antérieurement à sa promulgation de continuer à vivre sous leur ancien régime pendant encore un certain temps, mais à la condition de se conformer à leur ancien titre. Certes, si ce titre ne fixe pas le maximum des eaux qui pourront être utilisées par l'usine d'A... du moins il détermine la consistance des ouvrages, la longueur et la hauteur du barrage. Aussi, lorsque la loi de 1919 intervint, les droits du concessionnaire furent pour ainsi dire cristallisés dans leur état d'alors, et ce sont ces droits seulement que celui-ci peut utiliser. A partir de l'année 1919, l'entrepreneur ne peut plus avoir le droit d'augmenter les ouvrages établis, de les exhausser, même avec un arrêté préfectoral, car au-dessus de 500 kw. il faut alors une concession.

Dans ces conditions, l'avis du Conseil Général des Ponts et Chaussées, déclarant que le rétrocessionnaire n'avait fait qu'user des droits que lui conférait son titre (l'arrêté préfectoral du 14 mai 1910) en utilisant de la manière que nous savons dans l'usine dite « des Excédents » une partie de la force motrice de la rivière, nous semble bien critiquable.

CONCLUSIONS

Les différents cas dont nous nous étions proposés l'étude étant examinés, et leur étude ayant été faite dans le cadre des données non seulement théoriques mais encore pratiques où ils se présentaient, il nous est loisible de comprendre les raisons des solutions qui furent proposées. Elles sont, en effet, contenues en germes dans les textes administratifs réglementaires, et ont une importance considérable au point de vue économique.

En terminant, la conclusion suivante s'impose :

Les usines hydroélectriques alimentant des entreprises déclarées d'utilité publique ont leur caractère juridique déterminé par l'une ou l'autre des deux considérations suivantes :

1° Ou l'usine fait partie intégrante de la concession, et alors elle est soumise à ses prescriptions ;

2° Ou l'usine ne fait pas partie de la concession, elle est alors propriété privée de l'entreprise concessionnaire.

Pour systématiser et concrétiser les résultats auxquels nous ont conduit nos études antérieures, nous pouvons ainsi résumer les caractères auxquels, en général, on reconnaît qu'une usine hydroélectrique fait partie intégrante de l'entreprise qu'elle alimente.

a) Le Cahier des Charges prévoit expressément la construction, l'aménagement ou l'exploitation d'une usine hydroélectrique.

b) Si le Cahier des Charges emploie le mot vague de « installations », l'usine ne rentre pas forcément sous ce vocable car dans son sens normal, il ne semble pas devoir comprendre une usine.

c) Les plans de l'usine ont été, comme ceux des autres ouvrages de la concession, soumis à l'approbation de l'Administration.

d) L'usine a été construite non sur un terrain privé mais sur un terrain du domaine public.

e) L'acquisition des terrains nécessaires à la construction de l'usine a été faite au moyen de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

f) La Société concessionnaire ne payait pas la taxe de mainmorte pour l'usine.

Tels sont les caractères généraux que l'on retrouve fréquemment au sujet des usines hydroélectriques faisant partie intégrante d'une concession, ils se dégagent des cas types que nous avons choisis et analysés au cours du présent ouvrage.

Si l'un ou l'autre de ces caractères ne se rencontre pas, on peut alors dire avec quelque chance de vérité que les usines en question font partie du patrimoine privé de la Société concessionnaire de l'ouvrage public, et sont alors sa propriété personnelle.

VU : LE DOYEN,
H. BARTHÉLEMY.

VU : LE PRÉSIDENT DE LA THÈSE,
Achille MESTRE.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
S. CHARLÉTY

BIBLIOGRAPHIE ⁽¹⁾

- BERTHÉLEMY. — Traité élémentaire de droit administratif (Rousseau et Cie, éditeur).
- HAURIU. — Précis de droit administratif (Sirey, édit.).
- CARPENTIER. — L'éclairage privé et la force motrice dans le droit privé (Sirey).
- COLSON. — Législation des chemins de fer et tramways (Sirey).
- BOUGAULT. — La législation nouvelle sur les chutes d'eau (Sirey).
- L'HUILLIER. — Législation des forces hydrauliques (Albin Michel, éd.; Sirey).
- MESTRE. — La jurisprudence de la houille blanche (Sirey).
— Contentieux des concessions hydrauliques (Cours professé à la Faculté de Droit de Paris en 1927-1928).
- REMAURY. — Electricité. Notions de droit et décisions de jurisprudence (Sirey).
— Houille blanche (Sirey).
- WEISS et PAYEN. — De la concurrence en matière de distributions d'énergie électrique (Annales des Ponts et Chaussées, 1911-2, n° 17).
- Revue Générale de l'Electricité.* — 6 juillet 1929, p. 1 et s.
Voyage aux Pyrénées des membres de l'Institution of Electrical Engineers.

(1) Ouvrages se rapportant directement ou indirectement à notre étude.

- PAUL. — Le programme d'électrification de la Compagnie des Chemins de fer du Midi (Le Sud-Ouest Economique, 29 février 1928, p. 129 et s.).
- GODARD. — Les grandes usines de production d'énergie électrique de la Compagnie du Midi (Cf. ci-dessus, p. 133 et s.).
- Le Sud-Ouest Economique.* — 1928. La houille blanche.
- TOCHON. — Les entreprises de production, de transport et de distribution d'énergie hydroélectrique en 1928 (Annuaire de la Houille blanche, 1929-1930, p. VII et s.).
- BACHELLERY. — L'électrification du réseau de la Compagnie des Chemins de fer du Midi et ses résultats techniques et économiques (Cf. ci-dessus, p. XIX et s.).
- FISCHER. — L'Adour et ses affluents (Hachette).
- PAWLOWSKI. — L'aménagement hydroélectrique de la vallée d'Ossau (La Nature, août 1926).
- PONTS ET CHAUSSÉES. — Aménagement des chutes de la vallée d'Ossau (Notice dactylographiée).
- EYDOUX et CAUSSE. — Aménagement de la vallée d'Aure et de la haute vallée d'Ossau (Revue Générale d'Electricité, décembre 1927).
- MASSONNEAU. — L'usine de Hourat de la Compagnie du Midi (L'Ingénieur-Constructeur, janvier 1926).
- L'usine de Miégebat de la Compagnie du Midi (L'ingénieur-Constructeur, décembre 1926).
- L'usine d'Artouste de la Compagnie du Midi (L'Ingénieur - Constructeur, septembre - octobre 1928).
- REY (Jules). — Usine hydroélectrique d'Eget (J. Rey, éd. à Grenoble).
- BIBES. — Construction des tramways électriques du Saint-Gironnais (Annales des Ponts et Chaussées, 1917-4, n° 23).

PARODI. — Electrification partielle du réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Orléans (L'Ingénieur-Constructeur, novembre et décembre 1924).

Annuaire de la Houille blanche. — 1929-1930, notices sur les Sociétés hydroélectriques.

Documents manuscrits consultés sur place

Archives des Ponts et Chaussées des Hautes-Pyrénées :
Rue Lordat à Tarbes.

Dossiers concernant les usines de ce département mentionnées au cours de cet ouvrage.

Archives des Ponts et Chaussées : Service des Forces hydrauliques du Sud-Ouest, Port Saint-Etienne, Toulouse.

Dossiers concernant les usines du Sud-Ouest de la France mentionnées au cours de cet ouvrage.

Chemins de fer de Paris à Orléans : Place Valhubert à Paris. Service spécial d'aménagement de la Haute-Dordogne.

Dossiers des usines de la Haute-Dordogne.

Chemins de fer du Midi : Boulevard Haussmann à Paris. Service d'aménagement des usines.

Dossiers sur les usines pyrénéennes de la Compagnie.

Chemins de fer Pierrefitte-Cauterets-Luz.

Dossiers communiqués par M. l'Administrateur.

Tramways de Lourdes.

Dossiers communiqués sur place par M. le Directeur.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION ÉCONOMIQUE	1
I. — Les usines hydro-électriques et les chemins de fer	1
II. — Les usines hydro-électriques et l'essor in- dustriel.	4
III. — Les usines hydro-électriques et l'essor rural	8
<i>Chapitre premier.</i> — Notions générales d'ordre technique et législatif sur les usines hydro-élec- triques, alimentant des entreprises déclarées d'utilité publique	13
<i>Chapitre II.</i> — Les usines hydro-électriques de trac- tion de la Compagnie des Chemins de fer du Midi, avant la loi du 16 octobre 1919	25
1° Usine de Soulom	25
a) Considérations générales et techniques ..	25
b) Contenu des textes administratifs	28
2° Usine d'Eget	30
a) Considérations générales et techniques ..	30
b) Contenu des textes administratifs	33
3° Nature juridique des Usines de Soulom et d'Eget	35
<i>Chapitre III.</i> — Les usines hydro-électriques d'un chemin de fer d'intérêt local concédé avant la loi du 16 octobre 1919. Analyse tirée de l'étude du chemin de fer de Pierrefitte-Cauterets-Luz	39

<i>Chapitre IV.</i> — Les usines hydro-électriques, faisant partie intégrante d'entreprises déclarées d'utilité publique, édifiées postérieurement à la loi du 16 octobre 1919. Application de l'article 29 de la loi	47
1° Les usines hydro-électriques de la Haute-Dordogne de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Orléans	49
a) Considérations générales et techniques ..	50
b) Régime administratif des usines	54
2° Les usines hydro-électriques de la Vallée d'Osseau de la Compagnie du Midi	66
a) Considérations générales et techniques ..	67
b) Régime administratif des usines	72
3° Usines hydro-électriques alimentant une entreprise d'Etat déclarée d'utilité publique ...	75
<i>Chapitre V.</i> — La dernière évolution de la Compagnie du Midi	83
<i>Chapitre VI.</i> — A quelles conditions, une usine hydro-électrique construite par une Compagnie concessionnaire d'un service déclaré d'utilité publique et pour les besoins de son service, fait-elle partie intégrante de la dite concession ? ..	87
<i>Chapitre VII.</i> — « Energie produite » et « Energie utilisée »	97
<i>Chapitre VIII.</i> — La vente des excédents d'énergie	105
CONCLUSIONS ..	121
BIBLIOGRAPHIE.	123
TABLE DES MATIÈRES	127

